



*Opstelling van een plaatsbeschrijving van de Brusselse
grootstedelijke ruimte*

Rapport 31.07.2010

in opdracht van

**de Directie Studies en Planning
van het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting,
Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

**INSTITUT DE CONSEIL ET D'ÉTUDES EN
DEVELOPPEMENT DURABLE (ICEDD) ASBL**

Boulevard Frère Orban, 4 à 5000 NAMUR

TEL.: +32.81.25.04.80 - FAX: +32.81.25.04.90 - E-MAIL:
renaud.naiken@icedd.be

KU LEUVEN

Oude Markt 13 - Bus 5005 in 3000 Leuven
Tel.: +32 16 32 64 99- Fax: +32.16 32 65 15 - E-mail:
Maarten.loopmans@ees.kuleuven.be

MET DE MEDEWERKING VAN DE:

VUB



Vrije
Universiteit
Brussel

Pleinlaan 2, 1050 Brussel

TEL: + 32 (0) 2 629 37 41 FAX: + 32 (0) 2 629 33 78 - E-MAIL: cosmopolis@vub.ac.be

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	5
1. VOORWERP VAN DE OPDRACHT	5
2. DE INHOUD VAN DE OPDRACHT	5
A. BESTAANDE RECHTSTOESTAND VAN HET GROOTSTEDELIJK GRONDGEBIED ...	6
1. VOORGESTELDE KAARTEN	6
2. KAART 1: Plan de secteur – Gewestplan	6
2.1. Onderwerp en voorstelling van de kaart.....	6
2.2. De thematische gegevens.....	6
2.2.1. Plan de secteur.....	6
2.2.2. Gewestplan	7
2.2.3. Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) / Gewestelijk bestemmingsplan (GBP)	7
2.3. Het grondplan en de inkleding	8
2.3.1. De lagen van de NAVTEQ-databank	8
2.3.2. De gegevens van het GEN-net	8
3. KAART 2: HERZIENING VAN HET Plan de secteur – Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP)...	9
3.1. Voorwerp en voorstelling van de kaart.....	9
3.2. De thematische gegevens.....	9
3.2.1. Gewestelijke RUP	9
3.2.2. Provinciale RUP.....	9
3.2.3 . Herzieningen van het Waalse gewestplan	9
3.3. Grondplan en inkleding	10
3.3.1 . De lagen van de NAVTEQ-databank	10
3.3.2. De gegevens van het GEN-net	10
3.3.3 . Het hydrografisch net	10
B. BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND VAN HET GROOTSTEDELIJK GRONDGEBIED	11
1. VOORGESTELDE KAARTEN	11
2. KAART 3: occupation du sol - grondbezetting.....	11
2.1. Voorwerp en voorstelling van de kaart.....	11
2.2. De thematische gegevens.....	11
2.2.1. De voornaamste themalagen	11
2.2.2. De gegevens van het GEN-net	12
2.2.3. Het hydrografische net	12
2.2.4. Bedrijfs- en industrieparken in Vlaanderen.....	12
2.2.5. Bedrijfs- en industrieparken in Wallonië	12
2.3. De inkleding van de kaart.....	12
3. Carte 4: Activites - economische activiteiten	13
3.1. Voorwerp en voorstelling van de kaart.....	13
3.2. De thematische gegevens.....	13
3.2.1. Het thema tewerkstelling.....	13
3.2.2. Bedrijfs- en industrieparken in Vlaanderen.....	13
3.2.3 Bedrijfs- en industrieparken in Wallonië	13
3.2.4. Plaatselijke activiteit	13

3.3. Grondplan en inkleiding van de kaart	13
3.3.1 . De lagen van de NAVTEQ-databank	13
3.3.2. De gegevens van het GEN-net	14
3.3.3. Het hydrografische net	14
4. KAART 5: Ortho-photoplans – ortho-fotoplannen	14
4.1. Voorwerp en voorstelling van de kaart.....	14
4.2. De thematische gegevens.....	14
4.3. Grondplan en inkleiding van de kaart	15
4.3.1 . De lagen van de NAVTEQ-databank	15
5. KAART 6: densite de population – bevolkingsdichtheid	15
5.1. Voorwerp en voorstelling van de kaart.....	15
5.2. De thematische gegevens.....	15
5.2.1. De bevolkingsdichtheid.....	15
5.3. Het grondplan en de inkleiding	15
5.3.1 . De lagen van de NAVTEQ-databank	15
5.3.2. De gegevens van het GEN-net	16
6. Carte 7: disponibilite fonciere – beschikbaarheid van gronden.....	16
6.1. Voorwerp en voorstelling van de kaart.....	16
6.2. De thematische gegevens.....	21
6.3. Inkleiding van de kaart.....	22
6.3.1 . De lagen van de NAVTEQ-databank	22
6.3.2. De gegevens van het GEN-net	22
6.3.3. Het hydrografisch net	22
7. KAART 8: transport en commun– openbaar vervoer	23
7.1. Voorwerp en voorstelling van de kaart.....	23
7.2. De thematische gegevens.....	23
7.3. Het grondplan en de inkleiding	24
8. Carte 9: transport en commun– openbaar vervoer.....	24
8.1. Voorwerp en voorstelling van de kaart.....	24
8.2. De thematische gegevens.....	24
8.3 Het grondplan en de inkleiding	24
 C. DONNÉES STATISTIQUES - STATISTISCHE GEGEVENS.....	25
 1. Collecte des données – gegevensbronnen	25
2. Cartographie des données – Statistische kaarten	25
Bevolking	25
Leeftijd	26
Nationaliteit	26
Onderwijs	27
Arbeidsmarkt.....	27
Inkomen	28
Woningprijzen	28
Eigendom.....	28
Handel	29
Uitrusting.....	29
3. Conclusions - Conclusies.....	30

D. VISIONS / PROJETS / ETUDES – VISIES / PROJECTEN / ONDERZOEKEN	32
1. Tableau des données collectées - gegevensbronnen	32
2. Visions et projets – Visies en projecten.....	33
Inleiding.....	33
Ontwikkelingsvisies in Vlaanderen.....	34
RSV	34
Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant	36
Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen	36
Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen.....	37
Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel.....	38
1. Algemene visie.....	38
2. Elementen van interactie met het BHG	39
Stedelijke gebieden Mechelen, Aalst en Leuven.....	41
Projecten.....	42
START plan	42
Uitbreiding R0.....	45
Masterplan Machelen-Vilvoorde.....	45
Kaderplan Brabantse Poort.....	47
Brussels Metropolitan Region	47
Conclusies	48

INLEIDING

1. VOORWERP VAN DE OPDRACHT

Deze opdracht is bedoeld om geschikte gegevens afkomstig van verschillende bronnen in de drie gewesten van het land te verzamelen, te identificeren en te analyseren om een diagnose / plaatsbeschrijving van de grootstedelijke ruimte op te stellen, een soort transversale foto van een perimeter die ten minste het GEN-gebied (135 gemeentes, 2,9 miljoen inwoners) omvat.

2. DE INHOUD VAN DE OPDRACHT

De missie bestaat uit:

1. een bestaande rechtstoestand van het grootstedelijk grondgebied;
2. een bestaande feitelijke toestand van het grootstedelijk grondgebied;
3. de analyse van diverse bestaande thematische, sectorale of geografische gegevens om daar interessante en significante informatie voor de grootstedelijke problematiek uit te filteren; daarnaast moet ook optimaal gebruik gemaakt worden van de INS-data die aan de hand van statistische sectoren en gemeentes ruimtelijk ingedeeld kunnen worden;
4. de analyse van de projecten en studies die momenteel in de grootstedelijke ruimte lopen.

A. BESTAANDE RECHTSTOESTAND VAN HET GROOTSTEDELIJK GRONDGEBIED

1. VOORGESTELDE KAARTEN

1. Kaart 1: PDS
2. Kaart 2: RUP

2. KAART 1: PLAN DE SECTEUR – GEWESTPLAN

2.1. Onderwerp en voorstelling van de kaart

Deze kaart op 1/100000 toont de rechtstoestand vanuit juridisch standpunt voor de drie gewesten. Voor Wallonië is de kaart gebaseerd op het Plan de secteur, voor Vlaanderen op het Gewestplan en voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) op de lagen van het GBP. De legende bij deze kaart werd voor de drie gewesten uniform opgesteld en groepeert de afgeleide, vergelijkbare juridische bestemmingen van de drie vermelde lagen.

2.2. De thematische gegevens

2.2.1. Plan de secteur

- Titel van de laag: Plan de Secteur
- Bron: Service Public de Wallonie (SPW), Direction Générale de l'Agriculture et des Ressources Naturelles et de l'Environnement (DGARNE)
- Geografisch bereik: Wallonië
- Bewerking toegepast op de laag: thematische groepering van de erkende bestemmingen om de legende voor de drie gewesten gelijkvormig te maken
- Voorgestelde legende: we onderscheiden de volgende juridische bestemmingen van het grondgebied:
 - o Zone d'habitat
 - o Zone d'habitat à caractère rural
 - o Zone de services publics et d'équipements communautaires
 - o Zone de loisirs
 - o Zone d'activité économique mixte
 - o Zone d'activité économique industrielle
 - o Zone d'extraction
 - o Zone d'aménagement communal concerté
 - o Zone d'aménagement différé à caractère industriel
 - o Zone agricole
 - o Zone forestière
 - o Zone d'espaces verts
 - o Zone naturelle
 - o Zone de parc
 - o Voie navigable ou plan d'eau
 - o Zone sans affectation

2.2.2. Gewestplan

- Titel van de laag: Gewestplan
- Bron: Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV)
- Geografisch bereik: Vlaanderen
 - o Bewerking toegepast op de laag: thematische groepering van de erkende bestemmingen om de legende voor de drie gewesten gelijkvormig te maken. De bestemmingen van het Gewestplan leunen zeer sterk aan bij die van het Waalse Plan de Secteur en maken het mogelijk om dezelfde legende als hierboven te definiëren. Alleen de Zone d'aménagement différé à caractère industriel van het Waalse Plan de Secteur heeft geen tegenhanger in het Vlaamse Gewest.
- Voorgestelde legende: identiek met de legende gedefinieerd op basis van het Waalse Plan de Secteur. Zie hierboven voor de overeenstemmende bestemmingen.
 - o Woongebieden
 - o Woongebieden met een landelijk karakter
 - o Gebieden voorgezamenheidsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen
 - o Recreatiegebieden
 - o Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen
 - o Industriegebieden
 - o Ontginningsgebieden
 - o Woonuitbreidingsgebieden
 - o (Zone d'aménagement différé à caractère industriel: geen overeenstemmende bestemming in Vlaanderen, zou neerkomen op industriegebied met uitgestelde aanleg)
 - o Agrarische gebieden
 - o Bosgebieden
 - o Groengebieden
 - o Natuurgebieden met wetenschappelijke waarden of natuurrezervaten
 - o Parkgebieden
 - o Waterwegen
 - o Eigen gebieden van sommige gewestplannen

2.2.3. Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) / Gewestelijk bestemmingsplan (GBP)

- Titel van de laag: Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) / Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP).
- Bron: Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (MRBC) / Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (MBHG)
- Bewerking toegepast op de laag: thematische groepering van de erkende bestemmingen om de legende voor de drie gewesten gelijkvormig te maken:
 - o Het woongebied omvat de lagen van het GBP
 - HABITATION_PREDOM_RESIDENT (woongebied met residentieel karakter)
 - HABITATION (typisch woongebied)
 - MIXTE (gemengd gebied)
 - FORTE_MIXITE (sterk gemengd gebied)
 - o Het gebied van openbare diensten en gemezamenheidsvoorzieningen omvat de laag van het GBP: EQUIPEMENT (gebied van collectief belang of van openbare diensten)
 - o Het gebied met economische industriële activiteit omvat de laag van het GBP: IND_URBAINES (stedelijke-industriegebied)
 - o De bestemming bevaarbare weg of waterpartij neemt de bestemmingen van het GBP over:
 - EAU. (water)
 - TRANSPORT_ACT_PORTUAIRES (gebied voor havenactiviteiten en vervoeren)

- Het gebied met gemengde economische activiteit omvat de bestemming ADMINISTRATIVES (administratiegebied) van het GBP
- Het groengebied neemt de bestemming VERTES (groengebied) van het GBP over
- Het natuurgebied neemt de bestemming BIOLOGIQUES (groengebied met hoogbiologische waarde) van het GBP over
- Het parkgebied omvat de bestemmingen:
 - PARC (parkgebied)
 - CIMETIERES (begraafplaatsgebied)
 - ACT_SPORTIVES (gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de openlucht)
- Het landbouwgebied neemt de bestemming AGRICOLES (landbouwgebied) over
- Het bosgebied neemt de bestemming FORESTIERES (bosgebied) over
- In het gebied zonder bestemming werd de bestemming CHEMIN_FER (spoorweggebied) van het GBP overgenomen
- De voorgestelde legende is gebaseerd op de hierboven beschreven verdelingen en groeperingen van bestemmingen.

2.3. Het grondplan en de inkleiding

De drie thema's van het Plan de Secteur, het Gewestplan en het GBP beslaan het totale studiegebied op het gehele nationale grondgebied en vormen dus eigenlijk het grondplan van de kaart.

2.3.1. De lagen van de NAVTEQ-databank

Boven op het grondplan komen de lagen met polygonale, lineaire en lokale aanduidingen die zijn overgenomen of afgeleid uit de vectordatabank van NAVTEQ.

- Titel van de databank: NAVSTREETS vector 2009.3
- Bron: het bedrijf NAVTEQ
- Geografisch bereik: België
- Gebruikte lagen:
 - Administratieve grenzen:
 - grenzen van het GEN-gebied
 - gemeentegrenzen
 - gewestgrenzen
 - landsgrenzen
 - Verbindingswegen
 - de snelwegen
 - de hoofdwegen
 - de secundaire wegen
 - het spoorwegnet
- Voorgestelde legende: de symboliek van elke gebruikte kaart is afgestemd op haar thema; de lagen die verband houden met de verbindingswegen worden expliciet vermeld in de legende bij de kaart; de namen van de gemeentes en van de GEN-stations staan op de kaart.

2.3.2. De gegevens van het GEN-net

- Titel van de gebruikte lagen:
 - het GEN-net
 - de GEN-stations
- Bron: ICEDD
- Geografisch bereik: GEN-gebied
- Voorgestelde legende: symboliek afgestemd op de weergave van een spoorwegnet

3. KAART 2: HERZIENING VAN HET PLAN DE SECTEUR – RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN (RUP)

3.1. Voorwerp en voorstelling van de kaart

Kaart op 1/100000 die de voornaamste herzieningsgebieden van het gewestplan in Vlaanderen en Wallonië aangeeft.

In de Waalse grootstedelijke ruimte bestaan er twee herzieningsprojecten voor het Plan de Secteur om het landbouwgebied om te vormen tot bebouwbaar gebied (zone d'habitat, zone d'activité économique, ZACC... [vergelijkbaar met woongebied, economische-activiteitengebied en industriegebied met uitgestelde aanleg...]) in Ottignies-Louvain-la-Neuve en in Braine-l'Alleud.

In Vlaanderen vinden we de RUP (ruimtelijke uitvoeringsplannen) die uitgaan van het Vlaams Gewest, aangevuld met die van de provincies.

3.2. De thematische gegevens

3.2.1. Gewestelijke RUP

- Titel van de (gegroepeerde) laag: Gewestelijke RUP régional: alle definitief goedgekeurd gewestelijke RUP worden weergegeven in 4 lagen (shapefiles) aangeleverd door RWO
- Bron: Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid, Onroerend erfgoed (RWO)
- Geografisch bereik: Vlaanderen
- Bewerking toegepast op de laag: de lagen geven de afbakening van de RUP weer

Voorgestelde legende: rood volvlak met de titel

3.2.2. Provinciale RUP

Alle lagen van de definitief goedgekeurde provinciale RUP worden afzonderlijk aangeleverd door de verschillende provincies

- Bronnen:
 - o Adres: Provincie Vlaams-Brabant, Dienst Ruimtelijke ordening en wonen, Provinciehuis, 3000 Leuven
 - o Adres: Provincie Antwerpen, Dienst Ruimtelijke ordening, Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen
 - o Adres: Provincie Oost-Vlaanderen, Dienst Ruimtelijke planning, Provinciaal Administratief Centrum Het Zuid, Woodrow Wilsonplein 2, 9000 Gent
- Geografisch bereik: provinciale uitbreiding
- Bewerking toegepast op de laag: afbakening van de RUP
- Voorgestelde legende: donkerbruin volvlak

3.2.3 . Herzieningen van het Waalse gewestplan (Plan de Secteur)

- Titel van de laag: herzieningsproject voor het Waalse Plan gewestplan van Ottignies-Louvain-la-Neuve en van Braine-l'Alleud.
- Bron: ICEDD
- Geografisch bereik: lokalisatie van de herzieningsgebieden
- Bewerking toegepast op de laag: weergave aan de hand van symbool die in verhouding staan tot de oppervlakte van het herzieningsgebied
- Voorgestelde legende: paars volvlak met de titel "herziening gewestplan - révision du plan de secteur"

3.3. Grondplan en inkleiding

3.3.1 . De lagen van de NAVTEQ-databank

Het grondplan bestaat uit lagen met polygonale, lineaire en lokale aanduidingen die hoofdzakelijk zijn overgenomen of afgeleid uit de vectordatabank van NAVTEQ.

- Titel van de databank: NAVSTREETS vector 2009.3
- Bron: het bedrijf NAVTEQ
- Geografisch bereik: België
- Gebruikte lagen:
 - o Administratieve grenzen:
 - grenzen van het GEN-gebied
 - gemeentegrenzen
 - gewestgrenzen
 - landsgrenzen
 - o Verbindingswegen
 - de snelwegen
 - de hoofdwegen
 - de secundaire wegen
 - het spoorwegnet

3.3.2. De gegevens van het GEN-net

- Titel van de gebruikte lagen:
 - het GEN-net
 - de GEN-stations
- Bron: ICEDD
- Geografisch bereik: GEN-gebied
- Voorgestelde legende: symboliek afgestemd op de weergave van een spoorwegnet

3.3.3 . Het hydrografisch net

- Gebruikte lagen:
 - o Voor Wallonië: hydrografisch net, bevaarbare waterlopen en van eerste categorie
 - Bron: SPW, DGARNE
 - o Voor Vlaanderen: Vlaamse Hydrografische Atlas – Waterlopen
 - Bron: Agentschap voor geografische informatie Vlaanderen (AGIV)
- Voorgestelde legende: de symboliek van elke gebruikte kaart is afgestemd op haar thema; de lagen die verband houden met de verbindingswegen worden expliciet vermeld in de legende bij de kaart; de namen van de gemeentes en van de GEN-stations staan op de kaart.

B. BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND VAN HET GROOTSTEDELIJK GRONDGEBIED

1. VOORGESTELDE KAARTEN

1. Kaart 3: grondbezetting
2. Kaart 4: economische activiteit
3. Kaart 5: ortho-fotoplannen
4. Kaart 6: bevolkingsdichtheid
5. Kaart 7: beschikbaarheid van gronden
6. Kaart 8: openbaarvervoernet 1 /20 000
7. Kaart 9: openbaarvervoernet 1 /40 000

2. KAART 3: OCCUPATION DU SOL - GRONDBEZETTING

2.1. Voorwerp en voorstelling van de kaart

Deze kaart op 1/100000^e toont een samenvattend geografisch overzicht van het studiegebied met de voornaamste thema's m.b.t. de grondbezetting.

2.2. De thematische gegevens

2.2.1. De voornaamste themalagen

Het merendeel van de weergegeven kaarten is overgenomen of afgeleid uit de vectordatabank van NAVTEQ

- Titel van de databank: NAVSTREETS vector 2009.3
- Bron: het bedrijf NAVTEQ
- Geografisch bereik: België
- Gebruikte lagen:
 - o Lagen met polygonalen:
 - Agglomération / Stedelijke agglomeratie
 - Centre commercial / Handelscentrum
 - Aéroport / Luchthaven
 - Bois / Bos
 - Parc / Park
 - o Lagen met lineaire en lokale aanduidingen:
 - Réseau SBCB / NMBS netwerk
 - Autoroute / Autosnelweg
 - Route principale / Hoofdweg
 - Route secondaire / Secundaire weg
- Voorgestelde legende: voor elke laag wordt een symboliek gebruikt die is afgestemd op de thema's die ze weergeeft en in de legende bij de kaart zijn overgenomen.

2.2.2. De gegevens van het GEN-net

- Titel van de gebruikte lagen:
 - Het GEN-net
 - De GEN-stations
- Bron: ICEDD
- Geografisch bereik: GEN-gebied
- Voorgestelde legende: symboliek afgestemd op de weergave van een spoorwegnet

2.2.3. Het hydrografische net

- Gebruikte lagen:
 - o Voor Wallonië: hydrografisch net, bevaarbare waterlopen en van eerste categorie
 - Bron: SPW, DGARNE
 - o Voor Vlaanderen: Vlaamse Hydrografische Atlas – Waterlopen
 - Bron: Agentschap voor geografische informatie Vlaanderen (AGIV)
- Voorgestelde legende: blauwe lineaire symboliek

2.2.4. Bedrijfs- en industrieparken in Vlaanderen

- Titel van de laag: Bedrijventerreinen, Terreinen (2009)
- Bron: Agentschap Ondernemen Koning Albert II-laan 35 12, 1000 Brussel
- Geografisch bereik: Vlaanderen
- Bewerking toegepast op de laag:
- Voorgestelde legende: paars volvlak

2.2.5. Bedrijfs- en industrieparken in Wallonië

- Titel van de laag: Plan de secteur - gewestplan
- Bron: SPW, DGARNE
- Geografisch bereik: Wallonië
- Bewerking toegepast op de laag: groepering van de betreffende bestemmingen
- Voorgestelde legende: paars volvlak

2.3. De inkleiding van de kaart

Naast het hoofdthema, bodembezetting, toont de kaart ook de administratieve grenzen die zijn overgenomen of afgeleid uit de vectordatabank van NAVTEQ

- Titel van de databank: NAVSTREETS vector 2009.3
- Bron: het bedrijf NAVTEQ
- Geografisch bereik: België
- Gebruikte lagen:
 - o Administratieve grenzen:
 - grenzen van het GEN-gebied
 - gemeentegrenzen
 - gewestgrenzen
 - landsgrenzen
- Voorgestelde legende: de symboliek van elke gebruikte kaart is afgestemd op de weergave van de administratieve grenzen; de namen van de gemeentes en van de GEN-stations staan op de kaart.

3. CARTE 4: ACTIVITES - ECONOMISCHE ACTIVITEITEN

3.1. Voorwerp en voorstelling van de kaart

De kaart op 1/100000^e van de economische activiteiten probeert de grote tewerkstellingspolen te belichten en de GEN-lijnen in perspectief te plaatsen. Dit is een hybride kaart met een symboolweergave die in verhouding staat tot het tewerkstellingsthema, gebaseerd op de analyse van ondernemingen met meer dan 100 werknemers, verdeeld per postcode.

3.2. De thematische gegevens

3.2.1. Het thema tewerkstelling

- Titel van de laag: aantal banen in ondernemingen met meer dan 100 werknemers
- Bron: Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Mobiliteitsenquête bij ondernemingen met meer dan 100 werknemers
- Geografisch bereik: België
- Bewerking toegepast op de laag: groepering van de ondernemingen met meer dan 100 werknemers per postcode
- Voorgestelde legende: weergave aan de hand van een symbool waarvan de grootte in verhouding staat tot het aantal werknemers per postcode en inschrijving van het aantal werknemers.

3.2.2. Bedrijfs- en industrieparken in Vlaanderen

- Titel van de laag: Bedrijventerreinen, Terreinen (2009)
- Bron: Agentschap Ondernemen Koning Albert II-laan 35 12, 1000 Brussel
- Geografisch bereik: Vlaanderen
- Bewerking toegepast op de laag:
- Voorgestelde legende: paars volvlak

3.2.3 Bedrijfs- en industrieparken in Wallonië

- Titel van de laag: Plan de secteur - gewestplan
- Bron: SPW, DGARNE
- Geografisch bereik: Wallonie
- Bewerking toegepast op de laag: groepering van de betreffende bestemmingen
- Voorgestelde legende: paars volvlak

3.2.4. Plaatselijke activiteit

- Titel van de laag: bepaalde plaatselijke lagen van de NAVTEQ-databank
- Bron: NAVSTREETS vector 2009.3
- Geografisch bereik: België
- Weergegeven lagen:
 - o Centres de divertissement / Ontspanning
 - o Hopitaux / Ziekenhuis
- Bewerking toegepast op de laag:
- Voorgestelde legende: plaatselijk symbool afgestemd op het betreffende thema

3.3. Grondplan en inkleding van de kaart

3.3.1 . De lagen van de NAVTEQ-databank

Naast het hoofdthema "tewerkstelling" toont de kaart ook de administratieve grenzen overgenomen of afgeleid uit de vectordatabank van NAVTEQ

- Titel van de databank: NAVSTREETS vector 2009.3
- Bron: het bedrijf NAVTEQ
- Geografisch bereik: België
- Gebruikte lagen:
 - o Administratieve grenzen:
 - grenzen van het GEN-gebied
 - gemeentegrenzen
 - gewestgrenzen
 - landsgrenzen
- Voorgestelde legende: de lineaire symboliek van elke laag is afgestemd op de weergave van de administratieve grenzen; de namen van de gemeentes en van de GEN-stations staan op de kaart

3.3.2. De gegevens van het GEN-net

- Titel van de gebruikte lagen:
 - Het GEN-net
 - De GEN-stations
- Bron: ICEDD
- Geografisch bereik: GEN-gebied
- Voorgestelde legende: symboliek afgestemd op de weergave van een spoorwegnet

3.3.3. Het hydrografische net

- Gebruikte lagen:
 - o Voor Wallonië: hydrografisch net, bevaarbare waterlopen en van eerste categorie
 - Bron: SPW, DGARNE
 - o Voor Vlaanderen: Vlaamse Hydrografische Atlas – Waterlopen
 - Bron: Agentschap voor geografische informatie Vlaanderen (AGIV)
- Voorgestelde legende: blauwe lineaire symboliek

4. KAART 5: ORTHO-PHOTOPLANS – ORTHO-FOTOPLANNEN

4.1. Voorwerp en voorstelling van de kaart

Een kaart op 1/100000^e met ortho-fotografische weergaves die de drie gewesten in het GEN-gebied bestrijken. Deze kaart vormt op zich een weergave- en herkenningdocument in het studiegebied dat een beperkte foto-interpretatie mogelijk maakt. De fotografische documenten die aan de grondslag liggen van de orthofotoplannen behelzen een periode van 2006 tot 2009.

4.2. De thematische gegevens

- Gebruikte lagen: de kaart is gebaseerd op vier lagen van orthofotoplannen:
 - o Titels van de lagen voor Vlaanderen:
 - Orthofoto, middenschalig, provincie Antwerpen, opname 2007, gegeneraliseerd
 - Orthofoto, middenschalig, provincie Vlaams-Brabant, opname 2007, gegeneraliseerd
 - Orthofoto, middenschalig, provincie Oost-Vlaanderen, opname 2009, gegeneraliseerd
 - o Titels van de lagen voor Wallonië: Ortho-photo-plans (2006-2007)
 - o Bronnen:
 - Agentschap voor geografische informatie Vlaanderen (AGIV)
 - Service public de Wallonie, Secrétariat general, Département de la GEOMATIQUE, Direction de l'Intégration des Géo-Données .

4.3. Grondplan en inkleding van de kaart

4.3.1 . De lagen van de NAVTEQ-databank

Naast het hoofdthema "tewerkstelling" toont de kaart ook de administratieve grenzen overgenomen of afgeleid uit de vectordatabank van NAVTEQ

- Titel van de databank: NAVSTREETS vector 2009.3
- Bron: het bedrijf NAVTEQ
- Geografisch bereik: België
- Gebruikte lagen:
 - o Administratieve grenzen:
 - grenzen van het GEN-gebied
 - gemeentegrenzen
 - gewestgrenzen
 - landsgrenzen
- Voorgestelde legende: de lineaire symboliek van elke laag is afgestemd op de weergave van de administratieve grenzen; de namen van de gemeentes en van de GEN-stations staan op de kaart

5. KAART 6: DENSITE DE POPULATION – BEVOLKINGSDICHTHEID

5.1. Voorwerp en voorstelling van de kaart

Deze kaart op 1/100000^e toont de bevolkingsdichtheid berekend op basis van bevolkingsgegevens over de statistische sectoren van de ADSEI per 1 januari 2007. De onderste differentiatiedrempel werd op 100 inw./km² bepaald. Op deze kaart is het verschil tussen de bevolkingsdichtheid in Vlaanderen en die in Wallonië duidelijk te zien.

5.2. De thematische gegevens

5.2.1. De bevolkingsdichtheid

- Titel van de laag: statistische sectoren
- Bron: Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI)
- Geografisch bereik: België
- Bewerking toegepast op de laag: berekening van de dichtheid aan de hand van de bevolkingsgegevens en de oppervlakte van de statistische sectoren
- Voorgestelde legende: rangschikking van de bevolkingsdichtheden volgens een respectievelijke drempel van 100, 500, 2000, 5000, 10000 inw./km².

5.3. Het grondplan en de inkleding

5.3.1 . De lagen van de NAVTEQ-databank

Het grondplan bestaat uit lagen met polygonale, lineaire en lokale aanduidingen die hoofdzakelijk zijn overgenomen of afgeleid uit de vectordatabank van NAVTEQ.

- Titel van de databank: NAVSTREETS vector 2009.3
- Bron: het bedrijf NAVTEQ
- Geografisch bereik: België
- Gebruikte lagen:
 - o Administratieve grenzen:
 - grenzen van het GEN-gebied
 - gemeentegrenzen
 - gewestgrenzen
 - landsgrenzen

- Verbindingswegen
 - de snelwegen
 - de hoofdwegen
 - de secundaire wegen
 - het spoorwegnet
 - het hydrografische net
- Voorgestelde legende: de symboliek van elke laag is afgestemd op het thema; de lagen in verband met de verbindingswegen worden uitdrukkelijk vermeld in de legende bij de kaart; de namen van de gemeentes en GEN-stations staan op de kaart aangeduid.

5.3.2. De gegevens van het GEN-net

- Titel van de gebruikte lagen:
 - Het GEN-net
 - De GEN-stations
- Bron: ICEDD
- Geografisch bereik: GEN-gebied
- Voorgestelde legende: symboliek afgestemd op de weergave van een spoorwegnet

6. CARTE 7: DISPONIBILITE FONCIERE – BESCHIKBAARHEID VAN GRONDEN

6.1. Voorwerp en voorstelling van de kaart

Deze kaart toont de beschikbare gronden in de drie gewesten van het GEN-gebied. Voor Wallonië werd de grondbeschikbaarheid verkregen dankzij de vergelijking van het kadastrale perceel met de gegevens van het bodembezettingsplan (2005) in bebouwbaar gebied. Dat bebouwbaar gebied wordt zelf bepaald door de bestemmingen op het Plan de secteur – gewestplan: alle woongebieden en woongebieden met landelijk karakter, de gebieden met aanleg na gemeentelijk overleg, de woonuitbreidingsgebieden en de gebieden met gemengde economische en industriële activiteit (respectievelijk zones d'habitat, d'habitat à caractère rural, zones d'aménagement communal concerté, zones d'extension d'habitat en zones d'activité économique mixte et industrielle). De kaart toont de onbezette gronden binnen de verschillende bestemmingen. De cijfergegevens over de beschikbare gronden in de Waalse gemeentes in het GEN-gebied worden aangeduid in de hierna volgende tabel.

Raming van de grondbeschikbaarheid in de Waalse gemeentes in het GEN-gebied

Estimation de la disponibilité foncière dans les communes wallonnes de la zone RER

Nom_Maj	Total LIBRE (ha)				Total superf zone urba (ha)				Pourcentage de libre			
	Habitat et Habitat rural	ZACC	ZADI industriel et ZAEI	ZAEM	Habitat et Habitat rural	ZACC	ZADI industriel et ZAEI	ZAEM	Habitat et Habitat rural	ZACC	ZADI industriel et ZAEI	ZAEM
BEAUVECHAIN	172,6	31,7	0,0	0,0	500,3	39,4	0,0	0,0	34,5%	80,3%	Pas de zone	Pas de zone
BRAINE-L'ALLEUD	233,9	74,2	17,2	27,3	1256,0	115,0	92,7	82,8	18,6%	64,5%	18,6%	32,9%
BRAINE-LE-CHÂTEAU	155,1	57,4	7,0	0,0	503,5	81,4	60,9	1,1	30,8%	70,5%	11,5%	0,0%
BRAINE-LE-COMTE	197,9	63,4	0,1	31,6	690,5	88,1	23,0	46,8	28,7%	72,0%	0,5%	67,5%
CHASTRE	172,4	6,7	0,0	3,4	487,1	7,7	0,0	7,0	35,4%	86,5%	Pas de zone	47,6%
CHAUMONT-GISTOUX	332,5	59,2	0,0	0,0	930,7	85,1	0,0	0,0	35,7%	69,6%	Pas de zone	Pas de zone
COURT-SAINT-ÉTIENNE	178,3	100,7	10,9	1,7	566,7	116,1	40,0	2,0	31,5%	86,8%	27,2%	84,1%
ECAUSSINNES	89,6	53,7	145,9	0,8	340,8	67,9	339,0	4,9	26,3%	79,1%	43,1%	15,7%
ENGHIEN	113,2	56,5	4,9	29,4	455,0	75,4	15,0	49,3	24,9%	74,8%	32,6%	59,6%
GENAPPE	237,1	51,6	3,5	0,6	879,6	64,5	27,8	3,9	27,0%	80,0%	12,5%	15,3%
GREZ-DOICEAU	351,0	54,2	6,0	8,3	1025,4	70,2	12,1	17,5	34,2%	77,2%	49,8%	47,4%
INCOURT	180,5	45,9	0,0	0,0	443,5	53,4	0,0	0,0	40,7%	86,0%	Pas de zone	Pas de zone
ITTRE	104,4	19,0	35,1	1,6	328,0	22,1	107,8	5,5	31,8%	85,8%	32,5%	29,5%
LA HULPE	72,1	51,0	1,2	19,1	359,8	63,0	11,3	24,9	20,0%	80,9%	10,5%	76,7%
LASNE	384,2	193,2	5,2	0,0	1374,6	239,1	8,8	0,0	28,0%	80,8%	58,9%	
LES BONS VILLERS	147,9	19,6	4,2	1,2	473,5	22,9	12,5	3,7	31,2%	85,4%	33,5%	33,8%
LESSINES	225,5	70,6	48,4	1,6	829,2	107,1	170,5	11,7	27,2%	65,9%	28,4%	13,4%
MONT-SAINT-GUIBERT	85,9	53,8	28,0	8,4	322,8	69,1	51,3	47,2	26,6%	77,8%	54,6%	17,7%
NIVELLES	103,2	144,4	42,8	153,8	640,1	171,1	239,0	200,4	16,1%	84,4%	17,9%	76,8%
OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	294,5	109,4	35,9	74,0	1090,4	148,5	68,1	157,0	27,0%	73,7%	52,8%	47,1%
PERWEZ	150,5	117,0	22,1	2,3	482,7	133,6	47,7	3,1	31,2%	87,6%	46,3%	76,2%
PONT-À-CELLES	179,3	93,6	21,6	81,5	691,5	120,1	30,7	92,1	25,9%	78,0%	70,4%	88,5%
REBECQ	101,7	45,8	0,0	0,0	417,9	51,7	0,0	0,0	24,3%	88,5%	Pas de zone	Pas de zone
RIXENSART	191,1	37,7	8,7	1,3	1016,3	65,6	39,8	12,9	18,8%	57,6%	21,9%	10,1%
SENEFFE	73,3	23,2	253,9	15,1	338,3	28,0	564,2	52,2	21,7%	82,8%	45,0%	28,9%
SILLY	154,7	25,1	0,4	0,7	464,2	30,1	1,4	4,0	33,3%	83,3%	29,6%	18,4%
SOIGNIES	329,5	80,2	30,9	25,5	1105,0	89,1	128,0	53,6	29,8%	90,0%	24,1%	47,5%
TUBIZE	155,6	149,1	73,3	70,1	694,0	162,0	274,4	77,0	22,4%	92,0%	26,7%	91,1%
VILLERS-LA-VILLE	192,5	34,5	3,6	1,6	625,2	47,5	7,9	12,0	30,8%	72,6%	44,7%	13,4%
WALHAIN	223,7	21,5	0,0	0,2	529,6	25,9	0,0	1,5	42,2%	83,0%	Pas de zone	15,7%
WATERLOO	147,7	86,0	14,5	2,5	1120,4	146,1	29,3	19,2	13,2%	58,9%	49,4%	12,9%
WAVRE	367,3	145,4	59,8	79,9	1483,3	230,3	209,3	158,8	24,8%	63,1%	28,6%	50,3%
Total	6098,9	2175,1	885,2	643,5	22465,8	2837,0	2612,6	1152,1				

Diezelfde gegevensreeksen zijn niet beschikbaar in Vlaanderen. Daarom werd de beschikbaarheid van de gronden vanuit andere invalshoeken benaderd.

In de industriegebieden zijn de ramingen rechtstreeks gebaseerd op de predicaten van de laag "bedrijventerreinen": onbebouwde terreinen worden gekenmerkt aan de hand van deze predicaten:

- beschikbaar
- beschikbaar mits voorschriften
- realiseerbaar mits onderhandelingen
- niet-realiseerbaar
- niet-beschikbaar (projectontw.)
- voorlopig niet ontwikkeld

In de woonuitbreidingsgebieden zijn de ramingen rechtstreeks gebaseerd op de predicaten van de lagen "Woonuitbreidingsgebieden":

De gronden aangeduid met de onderstaande predicaten worden als potentieel beschikbare gronden beschouwd:

- vrijgeven voor 2007; vrijgeven in de periode 2007-2012;
- geen uitspraak; te onderzoeken;
- deels vrijgeven voor 2007/deels vrijgeven in de periode 2007-2012
- deels vrijgeven voor 2007/deels niet te ontwikkelen
- deels vrijgeven voor 2007/deels nog te onderzoeken
- deels vrijgeven voor 2007/deels geen uitspraak
- deels niet vrijgeven/ deels vrijgeven in de periode 2007-2012
- deels geen uitspraak/ deels te ontwikkelen in de periode 2007-2012
- deels geen uitspraak/deels nog te onderzoeken
- deels niet vrijgeven/ deels nog te onderzoeken
- deels niet vrijgeven/ deels geen uitspraak

In de woongebieden kan aan de hand van een gedeeltelijke datareeks die een vrij kadastraal perceel weergeeft, een raming van de beschikbare woongebieden gemaakt worden (woongebieden en woongebieden met landelijk karakter samen).

Twee datareeksen zijn beschikbaar:

- recente gegevens van na september 2008 voor de gemeentes BEERSEL, BRAKEL, BUGGENHOUT, GALMAARDEN, GERAARDSBERGEN, HALLE, LIERDE en LONDERZEEL
- gegevens van voor september 2008 voor de gemeentes SINT-LIEVENS-HOUTEM, AFFLIGEM, BEGIJNENDIJK, BERTEM, BIERBEEK, BOORTMEERBEEK, BOUTERSEM, DENDERLEEUV, DENDERMONDE, ERPE-MERE, GRIMBERGEN, HAALTERT, HAMME, HERENT, HOEILAART, HOLSBEEK, KAMPENHOUT, KAPELLE-OP-DEN-BOS, KEERBERGEN, KORTENBERG, KRAAINEM, LENNIK, LEUVEN, LIEDEKERKE, LUBBEEK, MACHELEN, MEISE, PEPINGEN, ROOSDAAL, ROTSELAAR, SINT-GENESIUS-RODE, SINT-PIETERS-LEEUV, STEENOKKERZEEL, TERNAT, TERVUREN, VILVOORDE, WEMMEL, WETTEREN, ZAVENTEM, ZELE, ZEMST en ZOTTEGEM.

De andere gemeentes die hierboven niet vermeld staan, hebben geen gegevens over de beschikbaarheid van de gronden. Ze zijn licht gearceerd op het cartografische document.

De cijfergegevens over de beschikbaarheid van gronden in de Vlaamse gemeentes in het GEN-gebied worden weergegeven in de hierna volgende tabel.

Raming van de grondbeschikbaarheid in de Vlaamse gemeentes in het GEN-gebied

Estimation de la disponibilité foncière dans les communes flamandes de la zone RER									
Gemeente	Beschikbaar (ha)			Totaal oppervlak (ha)			% beschikbaar		
	Woongebieden	Woonuitbreidingsgebieden	Bedrijventerrainen	Woongebieden	Woonuitbreidingsgebieden	Bedrijventerrainen	Woongebieden	Woonuitbreidingsgebieden	Bedrijventerrainen
AALST	n,b	159.5	48.0	2 030.0	375.0	381.7	n,b	42.5	12.6
AFFLIGEM	76.8	45.9	5.4	476.7	88.5	35.3	16.1	51.9	15.3
ASSE	n,b	36.3	30.3	894.5	75.9	263.2	n,b	47.8	11.5
BEERSEL	109.3	34.4	11.6	840.0	65.2	167.8	13.0	52.7	6.9
BEGIJNENDIJK	49.3	34.2	0.1	393.0	75.7	2.4	12.5	45.2	3.1
BERLARE	n,b	26.1	0.9	481.9	70.6	19.7	n,b	37.0	4.8
BERTEM	48.4	39.6	0.3	330.2	88.1	2.1	14.7	44.9	15.6
BEVER	n,b			91.3			n,b		
BIERBEEK	51.7	4.8	1.3	419.9	23.2	4.9	12.3	20.9	26.4
BONHEIDEN	n,b	28.0	10.9	767.9	74.8	48.6	n,b	37.4	22.5
BOOM	n,b	3.2	22.9	274.5	29.8	128.1	n,b	10.8	17.8
BOORTMEERBEEK	72.6	33.6	9.6	576.1	53.3	104.5	12.6	63.1	9.2
BOUTERSEM	64.5	7.5		348.6	27.2	10.0	18.5	27.7	0.0
BRAKEL	106.4	23.0	7.9	490.9	113.4	34.7	21.7	20.3	22.7
BUGGENHOUT	81.7	17.5	12.0	511.7	42.9	83.8	16.0	40.8	14.3
DENDERLEEUV	80.9	29.2	11.8	495.2	60.0	42.7	16.3	48.6	27.7
DENDERMONDE	57.2	96.0	21.2	1 268.2	159.3	298.3	4.5	60.3	7.1
DILBEEK	n,b	54.3	4.8	1 163.3	99.3	108.3	n,b	54.8	4.4
DROGENBOS	n,b	0.4	2.0	64.4	2.8	117.3	n,b	13.9	1.7
DUFFEL	n,b	73.7	16.9	501.0	103.9	156.4	n,b	70.9	10.8
ERPE-MERE	120.6	64.5	16.2	726.0	95.1	90.1	16.6	67.7	18.0
GALMAARDEN	69.0	7.8	0.1	315.0	23.4	5.3	21.9	33.2	1.1
GERAARDSBERGEN	146.6	94.8	20.8	1 208.9	163.3	148.6	12.1	58.1	14.0
GOOIK	n,b	17.0		293.3	58.1	5.9	n,b	29.3	0.0
GRIMBERGEN	95.5	31.2	22.5	906.0	99.9	225.5	10.5	31.2	10.0
HAACHT	n,b	5.8	10.4	676.1	22.3	60.3	n,b	26.0	17.2
HAALTERT	118.4	61.0	3.0	622.8	112.7	31.6	19.0	54.2	9.6
HALLE	178.8	12.5	30.6	928.2	35.4	182.4	19.3	35.2	16.8
HAMME	77.1	1.9	2.6	650.6	112.5	118.1	11.8	1.7	2.2
HERENT	80.0	23.3	8.1	756.9	109.0	67.3	10.6	21.4	12.0
HERNE	n,b		1.3	212.3		24.5	n,b		5.2
HERZELE	n,b	32.0	3.0	594.6	86.7	26.3	n,b	36.9	11.5
HOEILAART	50.7	17.1		437.9	29.9	4.3	11.6	57.2	0.0
HOLSBEEK	57.2	3.5	0.4	418.9	10.8	15.5	13.6	32.7	2.8
HULDENBERG	n,b	7.1		477.7	31.1	6.1	n,b	23.0	0.0
KAMPENHOUT	83.0	38.1	15.3	503.9	61.4	83.5	16.5	62.1	18.4
KAPELLE-OP-DEN-BOS	29.7	26.3	1.2	258.2	71.9	36.0	11.5	36.5	3.5
KEERBERGEN	230.3	6.7	0.4	1 127.6	22.8	0.4	20.4	29.5	79.6
KORTENBERG	90.6	50.4	1.6	709.7	78.6	81.1	12.8	64.1	2.0
KRAAINEM	25.2			370.7		0.0	6.8		0.0

Opstelling van een plaatsbeschrijving van de Brusselse grootstedelijke ruimte

Estimation de la disponibilité foncière dans les communes flamandes de la zone RER									
Gemeente	Beschikbaar (ha)			Totaal oppervlak (ha)			% beschikbaar		
	Woongebied en	Woonuitbreidingsgebied en	Bedrijventerrainen	Woongebied en	Woonuitbreidingsgebied en	Bedrijventerrainen	Woongebied en	Woonuitbreidingsgebieden	Bedrijventerrainen
LAARNE	n,b	30.7	0.8	352.4	120.0	27.0	n,b	25.6	2.9
LEBBEKE	n,b	60.2	7.5	526.3	96.7	71.8	n,b	62.2	10.5
LEDE	n,b	42.9	15.8	655.9	49.6	35.4	n,b	86.6	44.5
LENNIK	67.4	5.6	2.4	334.7	5.9	9.1	20.1	94.3	25.9
LEUVEN	88.0	37.0	57.2	2 198.8	56.4	383.9	4.0	65.6	14.9
LIEDEKERKE	61.5	17.0	0.3	312.7	37.7	26.6	19.7	45.2	1.0
LIERDE	28.8	9.1	0.3	244.2	22.5	5.1	11.8	40.5	5.8
LINKEBEEK	n,b	0.1	0.0	143.9	1.0	6.5	n,b	9.8	0.4
LONDERZEEL	61.9	53.8	5.9	523.7	182.2	122.0	11.8	29.5	4.8
LUBBEEK	71.5	24.1	0.5	601.0	50.6	23.4	11.9	47.7	2.0
MACHELEN	36.4	1.6	65.8	346.2	13.0	332.0	10.5	12.2	19.8
MECHELEN	n,b	82.2	49.2	1 616.0	178.8	449.2	n,b	46.0	11.0
MEISE	59.1	65.0	74.9	544.7	154.0	111.6	10.9	42.2	67.1
MERCHTEM	n,b	21.8	5.5	443.1	61.0	65.9	n,b	35.7	8.3
NINOVE	n,b	43.5	10.9	1 221.3	171.0	172.9	n,b	25.5	6.3
OPWIJK	n,b	20.0	3.8	485.5	38.1	25.6	n,b	52.6	14.7
OUD-HEVERLEE	n,b	27.5	0.0	516.9	58.9	1.2	n,b	46.8	3.2
OVERIJSE	n,b		11.9	1 001.7		54.9	n,b		21.7
PEPINGEN	27.3		0.6	153.0		5.6	17.9		10.2
PUTTE	n,b	28.4	9.6	683.5	57.1	46.0	n,b	49.8	20.9
PUURS	n,b	90.4	38.3	517.1	166.5	343.2	n,b	54.3	11.1
ROOSDAAL	61.4	25.3	3.2	458.5	56.8	4.9	13.4	44.6	65.8
ROTSELAAR	186.4	27.8		874.3	57.3	57.2	21.3	48.5	0.0
RUMST	n,b	24.6	23.8	370.8	52.6	153.8	n,b	46.7	15.5
SINT-AMANDS	n,b	19.7	3.6	274.2	33.0	24.0	n,b	59.8	15.2
SINT-GENESIUS-RODE	74.5	4.5	10.3	872.1	24.4	34.8	8.5	18.4	29.7
SINT-KATELJNE-WAVER	n,b	48.1	114.4	621.8	149.8	270.7	n,b	32.1	42.3
SINT-LIEVENS-HOUTEM	45.5	36.2	1.9	370.0	62.2	32.8	12.3	58.2	5.9
SINT-PIETERS-LEEJW	72.3	21.7	11.6	720.6	48.2	199.4	10.0	45.1	5.8
STEENOKKERZEEL	52.0	12.3	5.2	431.5	28.2	64.2	12.0	43.6	8.1
TERNAT	68.9	28.5	12.8	545.8	72.4	87.6	12.6	39.4	14.6
TERVUREN	76.4	39.7	11.2	805.2	62.1	19.7	9.5	63.9	56.8
TIELT-WINGE	n,b	15.7	0.2	434.3	36.7	16.6	n,b	42.9	1.0
TREMELO	n,b	50.6	0.1	833.1	72.0	4.3	n,b	70.2	3.2
VILVOORDE	53.2	0.0	27.8	670.0	0.0	321.9	7.9	99.6	8.6
WEMMEL	45.5	7.0		386.4	40.3	10.2	11.8	17.3	0.0
WETTEREN	71.4	13.0	12.6	638.5	16.4	193.9	11.2	79.3	6.5
WEZEMBEEK-OPPEM	n,b	37.9		435.8	120.7	1.3	n,b	31.4	0.0
WICHELEN	n,b	18.4	2.8	385.9	38.8	26.5	n,b	47.4	10.4
WILBROEK	n,b	37.4	167.0	578.9	61.0	481.8	n,b	61.3	34.7
ZAVENTEM	65.3	23.1	45.1	667.6	59.8	380.4	9.8	38.6	11.9
ZELE	40.5	37.2	4.4	483.6	93.3	148.5	8.4	39.9	3.0
ZEMST	107.2	52.3	17.0	790.0	137.8	49.8	13.6	37.9	34.0
ZOTTEGEM	93.1	39.3	15.6	885.1	69.7	106.7	10.5	56.4	14.6
Total	3867.2	2529.8	1207.2	51 571.0	5 768.5	8 232.7	7.5	43.9	14.7

De aangeduide vrije gronden in Brussel zijn rechtstreeks overgenomen uit de lagen van het GBP:

- laag met onbebouwde gronden, onbebouwde gronden met akkerbouw, groene onbebouwde gronden
- laag met industriesites die op korte termijn vrijgemaakt kunnen worden.

6.2. De thematische gegevens

- voor Wallonië:
 - Gebruikte gegevens:
 - Laag van het Plan de secteur (sectorplan)
 - Laag van het kadastraal perceelplan (PLI, digitaal lokalisatieplan)
 - Laag van de carte d'occupation du Sol wallon (COSW, Waals bodembezettingsplan 2005)
 - Bron: SPW, DGARNE
 - Bewerking:
 - Creatie van de laag van bebouwbare gebieden en vergelijking met de gegevens van het PLI (kadastraal perceelplan) en de laag van het COSW (Waals bodembezettingsplan, 2005) voor de selectie van de vrije terreinen.
 - Legende: volvlakken met een kleur per thema:
 - Rood voor de woongebieden
 - Lichtpaars voor de industriegebieden
 - Roze voor de woonuitbreidingsgebieden
- voor Vlaanderen:
 - Gebruikte gegevens
 - Voor de woongebieden:
 - Laag van kadastrale percelen die niet bezet zijn
 - Bron: Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid, Onroerend erfgoed (RWO)
 - Voor de industriegebieden
 - Lagen van Bedrijventerreinen, Terreinen, Percelen (2009)
 - Bron: Agentschap Ondernemen Koning Albert II-laan 35 12, 1000 Brussel
 - Voor de woonuitbreidingsgebieden
 - Laag: Atlas van de Woonuitbreidingsgebieden (WUG)
 - Bron: Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV)
 - Legende: idem met de legende voor Wallonië
- voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:
 - Gebruikte gegevens: Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) / Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP).
 - Laag van de industrieterreinen die op korte termijn vrijkomen
 - Laag: Onbebouwd en bebouwbaar terrein
 - Bron: Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (MRBC) / Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (MBHG)
 - Legende: lichtpaars volvlak voor de laag van de industriegebieden en oranje voor de laag van de onbebouwde en bebouwbare gebieden.
- voor het hele GEN-gebied:
 - De laag van het bebouwbaar gebied:
 - Gebruikte lagen
 - in Wallonie: Plan de secteur
 - in Vlaanderen: de Gewestplannen
 - in Brussel: le PRAS / het GBP

- Bewerking: groepering van de bestemmingen: zone d'habitat, d'habitat à caractère rural, d'aménagement communal concerté, d'extension d'habitat, d'activité économique mixte et industrielle ou équivalentes (respectievelijk: woongebied, woongebied met landelijk karakter, gebied met aanleg na gemeentelijk overleg, woonuitbreidingsgebied, gebied met gemengde economische en industriële activiteit of vergelijkbare gebieden)
- Legende: grijs volvlak

6.3. Inkleiding van de kaart

6.3.1 . De lagen van de NAVTEQ-databank

Het grondplan bestaat uit lagen met polygonale, lineaire en lokale aanduidingen die hoofdzakelijk zijn overgenomen of afgeleid uit de vectordatabank van NAVTEQ.

- Titel van de databank: NAVSTREETS vector 2009.3
- Bron: het bedrijf NAVTEQ
- Geografisch bereik: België
- Gebruikte lagen:
 - Administratieve grenzen:
 - grenzen van het GEN-gebied
 - gemeentegrenzen
 - gewestgrenzen
 - landsgrenzen
 - Verbindingswegen
 - de snelwegen
 - de hoofdwegen
 - de secundaire wegen
 - het spoorwegnet
 - het hydrografisch net
- Voorgestelde legende: de symboliek van elke gebruikte kaart is afgestemd op haar thema; de lagen die verband houden met de verbindingswegen worden expliciet vermeld in de legende bij de kaart; de namen van de gemeentes en van de GEN-stations staan op de kaart.

6.3.2. De gegevens van het GEN-net

- Titel van de gebruikte lagen:
 - Het GEN-net
 - De GEN-stations
- Bron: ICEDD
- Geografisch bereik: GEN-gebied
- Voorgestelde legende: symboliek afgestemd op de weergave van een spoorwegnet

6.3.3. Het hydrografisch net

- Gebruikte lagen:
 - Voor Wallonië: hydrografisch net, bevaarbare waterlopen en van eerste categorie
 - Bron: SPW, DGARNE
 - Voor Vlaanderen: Vlaamse Hydrografische Atlas – Waterlopen
 - Bron: Agentschap voor geografische informatie Vlaanderen (AGIV)
- Voorgestelde legende: blauwe lineaire symboliek

7. KAART 8: TRANSPORT EN COMMUN– OPENBAAR VERVOER

7.1. Voorwerp en voorstelling van de kaart

Deze kaart op een schaal van 1/21000^e toont de verdeling van de openbaarvervoerlijnen in het BHG, bovenop het orthofotoplan van de provincie Vlaams-Brabant. Daarop staat het volledige openbaar vervoer aangeboden door de MIVB (BHG), De Lijn (Vlaams Gewest) en TEC (Waals Gewest).

7.2. De thematische gegevens

Bevatten de lagen van het openbaar vervoer

- De MIVB:
 - o Titel van de lagen: metro-, tram- en buslijnen en –stations van het BHG
 - o Bron: Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, BROH, Directie Studies en Planning
 - o Geografisch bereik: Brussels Hoofdstedelijk Gewest
 - o Bewerking toegepast op de laag: de bus- en tramlijnen werden tot één enkele richting beperkt
 - o Voorgestelde legende: gebruik van symbolen afgestemd op de weergave van een transportnet.

- De Lijn:
 - o Titel van de lagen: buslijnen en –haltes van De Lijn in de provincie Vlaams-Brabant
 - o Bron: website van De Lijn
 - o Geografisch bereik: Vlaams-Brabant
 - o Bewerking toegepast op de laag: de buslijnen werden beperkt tot één enkele richting
 - o Voorgestelde legende: gebruik van symbolen afgestemd op de weergave van een transportnet.

- De TEC:
 - o Titel van de lagen: buslijnen en –haltes van de TEC in de provincie Waals-Brabant
 - o Bron: SRWT
 - o Geografisch bereik: Waals-Brabant
 - o Bewerking toegepast op de laag: de buslijnen werden beperkt tot één enkele richting
 - o Voorgestelde legende: gebruik van symbolen afgestemd op de weergave van een transportnet.
 - o

- De spoorwegen
 - o Titel van de databank: NAVSTREETS vector 2009.3
 - o Bron: het bedrijf NAVTEQ
 - o Geografisch bereik: België
 - o Gebruikte lagen:
 - Réseau SNCB / NMBS netwerk

- De gegevens van het GEN-net
 - o Titel van de gebruikte lagen:
 - Het GEN-net
 - De GEN-stations
 - o Bron: ICEDD
 - o Geografisch bereik: GEN-gebied
 - o Voorgestelde legende: symboliek afgestemd op de weergave van een spoorwegnet

7.3. Het grondplan en de inkleding

Het grondplan bestaat uit de orthofoto van Vlaams-Brabant

- Gebruikte laag: Orthofoto, middenschallig, provincie Vlaams-Brabant, opname 2007, gegeneraliseerd
- Bron: Agenschap voor geografische informatie Vlaanderen (AGIV)

De inkleding omvat de polygonale lagen van de administratieve grenzen, overgenomen uit de vectordatabank van NAVTEQ

- Titel van de databank: NAVSTREETS vector 2009.3
- Bron: het bedrijf NAVTEQ
- Geografisch bereik: België
- Gebruikte lagen:
 - o de administratieve grenzen:
 - gemeentegrenzen
 - gewestgrenzen
- Voorgestelde legende: de symboliek van elke gebruikte kaart is afgestemd op haar thema; de namen van de gemeentes en van de GEN-stations staan op de kaart.

De kaart vermeldt de namen van de metrostations en GEN-stations, net als van de gemeentes.

8. CARTE 9: TRANSPORT EN COMMUN- OPENBAAR VERVOER

8.1. Voorwerp en voorstelling van de kaart

Zelfde kaart als de vorige maar op een schaal van 1/40000^e. Door de grotere omvang bestrijkt de kaart een deel van Oost-Vlaanderen en van het Waals Gewest.

8.2. De thematische gegevens

Zelfde lagen als van de openbaarvervoerkaart op 1/21000^e. De lagen met de gegevens van de buslijnen en –haltes in Oost-Vlaanderen van De Lijn waren niet beschikbaar op het moment dat dit rapport werd opgesteld en staan daarom niet op de kaart.

8.3 Het grondplan en de inkleding

Naast de orthofoto van Vlaams-Brabant bestaat het grondplan uit de orthofoto van Oost-Vlaanderen en de Waalse orthofotoplannen.

- Laag gebruikt in Vlaanderen
 - o Orthofoto, middenschallig, provincie Oost-Vlaanderen, opname 2009, gegeneraliseerd;
 - o Bron: Agenschap voor geografische informatie Vlaanderen (AGIV)
- Laag gebruikt in Wallonië
 - o Ortho-photo-plans wallons (2006-2007)
 - o Bron: Service public de Wallonie, Secrétariat general, Département de la GEOMATIQUE, Direction de l'Intégration des Géo-Données .

De inkleding is identiek met de vorige openbaarvervoerkaart op grotere schaal.

C. DONNEES STATISTIQUES - STATISTISCHE GEGEVENS

1. COLLECTE DES DONNEES – GEGEVENSBRONNEN

	bron	niveau	Daterend van
Bevolking	NIS	SS	1991, 2006
Bevolking naar nationaliteit	NIS	SS	2006
Bevolking naar leeftijd	NIS	SS	2006
Bevolking naar opleidingsniveau	NIS	SS	2001
Arbeidsmarktgegevens	NIS	SS	2001
Eigendomstructuur	NIS	SS	2001
Inkomen	Statbel	Gemeente	1991, 2006
Woningprijzen	Statbel	Gemeente	1991, 2008
Handel	Grimmau et al.	Gemeente	2004
Uitrusting	Van Hecke et al.	Gemeente	2002

2. CARTOGRAPHIE DES DONNÉES – STATISTISCHE KAARTEN

Het cartografiëren van deze gegevens laat ons toe een sociaal-ruimtelijke analyse van de GEN zone te maken.

Zie kaarten in bijlage Statistische kaarten

Bevolking

(zie kaart bevolkingsdichtheid, bevolkingsevolutie 1991-2006)

Op de dichtheidskaart valt meteen op dat het zwaartepunt van de bevolking te situeren is in het BHG, met bijna overal in de eerste kroon bevolkingsdichtheden boven de 10.000 inw per km². Deze dichtheden worden elders enkel in enkele buurten van Leuven, Mechelen en LLN gehaald.

Een tweede opvallende kenmerk is de tegenstelling tussen Vlaanderen en Wallonië. Vooral op de kaart waar de grenswaarde op 100 inw/km² gelegd werd, valt de grote verspreide bewoning in het Vlaamse gedeelte van de GEN zone op. Er blijven nagenoeg geen witte ruimten meer over, waar deze drempelwaarde niet gehaald wordt. Terwijl in Wallonië nog meer dan de helft van de oppervlakte wit blijft.

Beschouwen we Brussel als het centrum van een werkgelegenheidsbassin, dan zien we dat de omliggende forenzenwoonzone volgens verschillende sectoren is ontwikkeld. Deze zijn gelieerd aan de assen van de invalswegen en spoorwegen richting Brussel, alsook aan de ligging van de kleinsteden rond Brussel. Kijkende naar het nederzettingspatruon vanuit Brussel zien we dat het suburbanisatieproces in verschillende richtingen heeft plaatsgegrepen en zo verschillende nederzettingzones gecreëerd heeft. Een eerste zone kan getekend worden met Brussel als centrum tussen de Ninove en Dendermonde. Het is een ruimte die uiteenvalt in vele kleine kernen, zeer verspreid gelegen rond Aalst. De zone ontwikkelde zich vooral langs de assen van de E40, en de spoorwegen Brussel-Aalst(-Gent), Aalst-Geraardsbergen en Brussel-Dendermonde.

Een tweede zone is een driehoek tussen Brussel, Tubize en LLN. (met het Zoniënwoud er in begrepen). . Deze bestaat evenwel uit twee tot drie radialen; één langs het kanaal Brussel-Charleroi en de spoorweg, Brussel-Tubize(-Mons), één langs de spoorweg Brussel-Nijvel(-Charleroi) en de Waterloosesteenweg, en één langs de spoorweg Brussel-Ottognies(-Namen) en de E314. Deze laatste radiaal loopt in het zuidoosten over in een gebied met relatief veel kleine kernen op een beperkte oppervlakte (Court-St-Etienne, Walhain, Chaumont-Gistoux. Deze driehoek bestaat enerzijds uit dichte bebouwing langs de industriële zone van het kanaal, maar wordt verder hoofdzakelijk gekenmerkt door grote aaneengesloten woonzones met daartussen grote park-, bos- en natuurgebieden.)

Tot slot is er de zone Brussel-Leuven-Mechelen. Ook deze zone heeft relatief grote woonzones met ertussen vooral landbouwgrond. De uitbreiding gebeurde hier via de radialen van de oude steenwegen (Mechelsestwg, Leuvenstwg, Haachtsestwg, Tervuursestwg...) In deze sector speelt echter niet enkel Brussel de voornaamste rol. Ook Leuven en Mechelen laten als stadsgewest hun invloed gelden. Dat blijkt ook uit het feit dat deze driehoek uitloopt naar het noordoosten, met grote aaneengesloten woonzones van de Netevallei en Rotselaar, die minder goed ontsloten zijn richting Brussel..

Wat betreft de bevolkingsevolutie tussen 1991 en 2006 zien we dat een ruime meerderheid (2/3) van de sectoren een lichte groei kent. Er is niet echt een patroon waar te nemen op het vlak van de sectoren waar de bevolking stijgt.

Wel zijn die sectoren waar de bevolking afneemt hoofdzakelijk in de regio Aalst te situeren en verder binnen het BHG in het zuidoosten in de tweede kroon met uitlopers naar de gemeenten rond het Zoniënwood. Opvallend is ook de groei van de hele regio in het noordoosten van de GEN zone.

Leeftijd

(zie kaarten bevolking 0-17jaar, bevolking 20-34jaar, bevolking 35-64jaar en bevolking 65plus)

De kaarten van de verschillende leeftijdsgroepen brengen een sterke tegenstelling tussen de jonge leeftijdsstructuur van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de rest van de GEN zone naar voren. Bij de kaart met de bevolking ouder dan 65 jaar sprong heel centraal Brussel naar voren met een sterke ondervetegenwoordiging van deze groep. Op de kaarten van de jonge bevolking zien we dat op deze plaatsen twee verschillende groepen domineren; de 0-17jarigen in de kanaalzone en de 20-34jarigen in het zuidoostelijk deel van het centrum. De eerste groep omvat de kinderen van (de kinderen van) de arbeidsmigranten. De tweede groep daarentegen wordt hoofdzakelijk gevormd door studenten en starters op de woningmarkt, die na hun studententijd een woning zoeken in de buurt van hun job. Op de kaart van de 35-64jarigen zien we vervolgens een sterke ondervetegenwoordiging in het Gewest, wat duidt op de uitmigratie vanaf deze leeftijd om zich te vestigen in de rand. Dat geldt trouwens niet enkel voor Brussel; ook in Leuven, Mechelen, LLN en in mindere mate de andere steden. Deze groep is sterkst aanwezig in de rand van en net buiten de stadsgewesten Brussel, Leuven en Mechelen, omdat daar de prijzen relatief beter betaalbaar zijn dan in de onmiddellijke omgeving van het centrum (zie verder).

De kaart van de 65plussers laat ook een tegenstelling tussen Vlaanderen en Wallonië zien, met een sterker verouderde bevolking in Vlaanderen. Rond Brussel is er een verouderde bevolking in de tweede kroon en de onmiddellijke randgemeenten. Dit komt grotendeels overeen met een eerdere suburbanisatie. En verder is ook de streek van Aalst sterk verouderd, wat gelieerd is aan het verleden als industriële trekkersregio.

Op de kaart van 20-34jarige zien we dat deze groep een grote voorkeur heeft voor centrale steden; niet enkel Brussel, zoals hierboven gezegd, maar ook Mechelen, Leuven, LLN...

De jonge bevolking (0-17j) is dan weer ondervetegenwoordigd in de stedelijke centra (op de kanaalzone van Brussel, uilopend naar Halle en Vilvoorde na) en komt vooral voor in de rand van de stadsgewesten en daarbuiten. Dit is uiteraard gelinkt aan de bevolking 35-64j.

Nationaliteit

(zie kaart Belgische bevolking, Bevolking van Turkse en Noord-Afrikaanse afkomst, van Zuid-Europese afkomst, van andere EU15 landen, en afkomstig uit Japan, USA en Canada)

De kaart met het aandeel Belgische bevolking brengt vooral de tegenstelling tussen stad en periferie naar voren. De Brusselse gemeenten, met uitzwervingen richting Wezembeek-Oppem, Kraainem, Tervuren en de andere gemeenten rond het Zoniënwood kennen een relatief belangrijk percentage niet-Belgen. Ook in de centra van Louvain-La-Neuve en Leuven zijn een aantal buurten met hogere aanwezigheid van buitenlanders, voornamelijk gelinkt aan de universiteiten. Verder ook in Mechelen en Tubize.

Opgesplitst naar nationaliteiten krijgen we een duidelijker beeld. Kijken we eerst naar (aannemelijk) de armste groep buitenlanders: Turken en Noord-Afrikanen (Marokko, Algerije, Tunesië). Ze zijn geconcentreerd in het westelijk deel van het BHG, in de eerste kroon en de kanaalzone (de zogenaamde "arme sikkel") met uitlopers vooral naar het noorden richting Vilvoorde. Het gaat om

arbeidsmigranten die terecht kwamen in de oorspronkelijke arbeidersbuurten van de hoofdstad en die er zijn blijven hangen na de economische crisis van eind jaren '70. Ook Mechelen, Leuven en LLN kennen buurten met een relatief belangrijk aandeel Turken en Noord-Afrikanen. Tot slot zijn er ook twee gemeenten in de periferie, namelijk Hamme en Zele.

Zetten we daartegenover de kaart van (wat we veronderstellen) rijke buitenlanders (Japanners, Amerikanen en Canadezen), dan valt op dat dit bijna het spiegelbeeld betreft, met de grootste concentraties in het ZO van Brussel en rond het Zoniënwoud. Deze nationaliteiten komen verder ook in Leuven voor. Hier gaat om een groep rijke buitenlanders, die hier gevestigd is in functie van internationale bedrijvigheid en zich vestigt in een woonomgeving met hoge standing, in de buurt van de plaats van werken.. Tot slot, in de periferie, valt een concentratie in Soignies op, gelinkt aan de aanwezigheid van de SHAPE hoofdkwartieren in Casteau.

Kijken we tot slot naar de Europese groepen, dan zien we dat het patroon van de vroegere arbeidsmigranten uit Zuid-Europa vooral een tegenstelling tussen Vlaanderen enerzijds en Brussel en Wallonië anderzijds toont. Grootste concentraties zijn er in het zuidwesten van het BHG in de kanaalzone. Ook concentraties rond de Europese wijk en richting de residentiële wijken van Kraainem en Tervuren. Hier vermoeden we dat het niet gaat om de vroegere arbeidsmigranten maar om nieuwe inwijkelingen in functie van de Europese instellingen. Tot slot ook een grote concentratie in Tubize.

De overige nationaliteiten van de vroegere EU-15 tekenen vooral een oost-west scheiding door onze studiezone, met de grootste concentraties in de gemeenten rond het Zoniënwoud en in de as Brussel-Leuven.

Onderwijs

(zie kaart percentage hooggeschoolden en kaart percentage laaggeschoolden)

De kaarten van het aandeel hooggeschoolden (=percentage van niet meer schoollopende bevolking dat minimum een diploma hoger onderwijs bezit) en deze van de laaggeschoolden (=percentage van niet meer schoollopende bevolking dat maximum een diploma lager secundair onderwijs bezit) zijn nagenoeg elkaars spiegelbeeld.

De hele kanaalzone van Tubize tot Vilvoorde wordt gekenmerkt door een hoog percentage laaggeschoolden en een laag percentage hooggeschoolden. Dit geeft de problematische situatie waarin de vooral arbeidersmigrantenbevolking in deze zone zich bevindt, te kennen.

De zuidoostelijke sector van de GEN zone kent net de omgekeerde situatie, met een dominantie van hogeropgeleiden. Hier woont de gegoede bevolking, die werkt voor de kennis- en hoge dienstensector in Brussel en haar zuidoostelijke rand, maar evengoed in Leuven of LLN.

De hele westelijke zone -Aalst en de provincie Oost-Vlaanderen kennen ook een substantieel deel laaggeschoolden en een ondervertegenwoordiging van hooggeschoolden, maar in mindere mate dan de kanaalzone. Dit is gelieerd aan het industriële verleden van de streek.

Tot slot is er het hele tussengebied, lopende in een bocht om Brussel vanaf Silly en Soignies, over het Pajottenland naar Noord-Brabant en de streek rond Mechelen. Hier is geen van beide groepen dominant aanwezig.

Arbeidsmarkt

(zie kaarten aandeel werkzoekenden en aandeel arbeiders in privésector)

Op de kaart van het aandeel werkzoekenden (= percentage mensen dat verklaart op zoek te zijn naar een job op de totale actieve beroepsbevolking) valt in globo vooral de tegenstelling tussen noorden (Vlaanderen) en zuiden (Wallonië) op, met in het zuiden beduidend meer buurten waar het aandeel werkzoekenden 10-20% bedraagt. In Vlaanderen zijn deze percentages hoofdzakelijk in stedelijke buurten van Leuven, Mechelen en Aalst aan treffen. De hoogste percentages duiken echter weer op in Brussel, waar weerom de arme sikkels uitspringt met percentages boven de 30%.

De kaart met het aandeel arbeiders in de privésector (op de totale beroepsbevolking) laat dan weer een ander patroon naar voren komen. Opnieuw springt de hele kanaalzone in het oog, van Tubize tot Vilvoorde, met een hoog aandeel arbeiders (+25%, oplopende tot +35% in de arme sikkels van Brussel). Diezelfde percentages vinden we terug verder van Brussel in een halve cirkel die loopt van zuidwest naar noordoost (van Lessines over Oost-Vlaanderen naar de streek rond Mechelen tot

Begrijpendijk. Relatief beperkte percentages vinden we dan weer terug in het zuidoostelijk kwadrant van de GEN zone.

Inkomen

(zie kaarten welvaartindex 2006 en evolutie van het gemiddelde inkomen per inwoner en per aangifte tussen 1991 en 2006)

De welvaartindex herschaalt het gemiddelde belastbaar inkomen per inwoner ten opzichte van het Belgische gemiddelde. Een welvaartindex boven de 100 betekent dat het inkomen hoger ligt dan het nationale gemiddelde. In de GEN zone scoren enkel de Brusselse centrale gemeenten onder dit nationale gemiddelde, net als Tubize, Drogenbos en enkele gemeenten in de rand van de regio (Ecaussinnes, Soignies, Lessines, Hamme en Zele). In globo scoort een zone rond Brussel die nagenoeg de hele provincie Vlaams-Brabant omvat en in ten oosten van Brussel verder naar het zuiden doorloopt richting Nivelles en richting Walhain. Ook de rest van de GEN zone doet het gemiddeld beter dan de rest van België. De rijkste gemeenten zijn deze rond Leuven (Bertem, Lubbeek, Oud-Heverlee), ten oosten van Mechelen (Bonheiden, Keerbergen) en verder Meise, St-Genesius-Rode en Lasne.

De evolutie van het gemiddelde inkomen per inwoner geeft een heel ander beeld, met vooral het centrale gedeelte waar dit gemiddeld inkomen daalt. Ook in de steden Leuven, Mechelen, Boom, Aalst-Denderleeuw en Dendermonde daalt het inkomen, net als in grote delen van Waals-Brabant. De sterkste stijging kennen de gemeenten rond Leuven en ten westen van Aalst. Ook het Pajottenland doet het relatief goed.

Woningprijzen

(zie kaarten gemiddelde woningprijs 2008 en evolutie gemiddelde woningprijs 1991-2008)

De gemiddelde prijs van een woning in 2008 lag het hoogste in het zuidoostelijk kwadrant van de GEN zone, met toevoeging van de gemeenten in het noordoosten in de onmiddellijke nabijheid van Brussel. In dit kwadrant zijn de Brusselse gemeenten van het ZO van het BHG duidelijk de duurste, met uitlopers naar Kraainem en Wezenbeek-Oppem, naast Lasne als de duurste gemeente van ons land. In het BHG zijn enkel Anderlecht en Koekelberg nog relatief goedkoop. De goedkoopste huizen zijn te vinden in de provincies Oost-Vlaanderen en Henegouwen. Van de grote steden is enkel Aalst nog relatief goedkoop, en verder ook nog Mechelen, Nijvel en Halle.

Leggen we daarnaast de kaart met de evoluties van de prijzen, dan zien we dat slechts in enkele gemeenten de prijzen op minder dan 20 jaar niet zijn verdubbeld. Vooral in en rond de steden zijn de prijzen enorm gestegen. Hoewel Mechelen bijvoorbeeld nog relatief goedkoop is, zijn de prijzen er sinds 1991 meer dan verdrievoudigd. Ook de hele regio Leuven kent relatief belangrijke prijsstijgingen. In het BHG merken we algemene sterke stijging (met de zuidoostelijke gemeenten waar de prijzen het sterkst stijgen), op misschien Anderlecht, Evere en Jette, Ganshoren en Koekelberg na. In gemeenten rond Brussel blijven de prijsstijgingen relatief beperkt. Pas in een tweede cirkel rond Brussel zijn de stijgingen weer belangrijker.

Eigendom

(zie kaart met aandeel eigenaars)

De kaart met het aandeel eigenaars toont hoofdzakelijk het verschil tussen de steden en de periferie, waar het percentage eigendomswoningen in deze laatste veel belangrijker is.

Handel

(bron: De handel in de grote Belgische steden en hun stadsrand, JP Grimmau)

De studie analyseert de groei van de handel in de Belgische stadsgewesten. Wat de GEN zone betreft zijn er hierdoor enkel detailanalyses ter beschikking voor Brussel, Leuven en Mechelen. Een deel van de studiezone (Oost-Vlaanderen, zuid-Waals-Brabant en Henegouwen) valt hier buiten. Hier vinden we enkel aanwijzingen over de evoluties in het eerste algemene deel dat heel België omvat.

We zien in dat eerste deel dat het belang van de commerciële centra (gemeten naar omvang van de tewerkstelling en uitgerekend op niveau van de gemeente) tussen 1995 en 2000 vooral stijgt in de stadsranden en stabiel blijft tot licht afneemt in de centrale steden. Enkel voor Leuven is de evolutie zowel in de rand als in het centrum positief. Voor Mechelen is de situatie negatief voor zowel de stad als de rand. Buiten het stadsgewest echter, in Willebroek, Rumst, Puurs en Boom zijn de evoluties wel positief. Het stadsgewest Mechelen verliest dus aan handel t.v.v. de gemeenten gesitueerd langs de A12. Ook in Aalst zien we negatieve evoluties in zowel de stad als de omliggende gemeenten. Van alle kleine steden in het Oost-Vlaamse gedeelte van de GEN zone kent enkel Dendermonde een groei in tewerkstelling in de handel. In het zuiden kent Nijvel een sterk negatieve evolutie. De andere steden liggen in het Brussels stadsgewest en kennen allen een positieve evolutie. In Brussel zelf is er een lichte afname.

De detailanalyse toont dat Brussel twee belangrijke commerciële kernen telt; die van de Nieuwstraat en deze van Naamse Poort – Louizalaan, elk met hun specialisatie van respectievelijk massaproducten en luxeproducten. Daarnaast is er het stadscentrum met vooral een horeca en toeristische functie. Het gewest kent verder nog 27 kleinere centra van meer dan 100 handelszaken. Langs de invalswegen in het gewest (vooral Ninoofse-, Leuvense- en Bergensesteenweg bevinden zich verschillende grootschalige winkelcomplexen en tot slot treffen we meer naar de rand van de stad de shoppingcentra van Woluwe, Basilix en Westland aan.

Leuven is één groot stadscentrum, met bijna 1000 handelszaken, met veel horeca (gelinkt aan studentenbevolking), een relatief laag percentage aan voedingswinkels en een hoge score voor persoonuitrustingswinkels. Er is nagenoeg geen leegstand in Leuven ondanks de aanwezigheid van twee grootschalige winkelcomplexen langs de invalswegen; de Mechelsesteenweg in Herent, en de kanaalzone.

Mechelen telt om en bij de 600 handelszaken, hoofdzakelijk in de personenuitrusting. Er is echter een groot leegstandspercentage (18% in 2000), hoofdzakelijk door de druk van vier perifere grootschalige winkelcomplexen en hypermarkten; langs de N1 richting Antwerpen, langs de N15 richting Putte en langs de N1 richting Brussel.

Voor het overige treffen we in de GEN zone enkele sterke kernen aan (Vilvoorde, Asse, Halle, Waterloo en Wavre) en enkele kleinere kernen (Nijvel, Enghien, LLN, Braine-l'Alleud en La Hulpe). De kern van Tubize richt zich voornamelijk lokaal. Vele van deze kleine steden hebben aanvullend winkelcomplexen langs de invalswegen. Tot slot zijn er ook nog een aantal geïsoleerde grootschalige detailhandelcentra in de GEN zone, zoals in Nossegem – Sterrebeek, Drogenbos, Overijse, Meise – Grimbergen, Kampenhout – Boortmeerbeek, Bierbeek, het "gouden kruispunt" in Tielt-Winge, Puurs, Boom en Duffel.

Uitrusting

(zie uitrustingskaarten)

De uitrustingskaarten geven een indicatie voor de aanwezigheid van bepaalde functies in de gemeenten. Hieruit kan ook afgeleid worden in welke mate gemeenten een zekere centraliteit hebben. Goed uitgeruste gemeenten zullen mensen van elders aantrekken om van deze functies gebruik te maken, terwijl inwoners van slecht uitgeruste gemeenten elders heen moeten voor bepaalde diensten. De kaart van de detailhandel toont dat Brussel-stad de belangrijkste concentratie aan detailhandel bezit. Ook andere centrale gemeenten van het BHG zijn hier goed uitgerust. Buiten Brussel scoren ook Aalst, Mechelen, Leuven, Wavre en Waterloo goed. Weinig uitgeruste gemeenten zijn deze van het Pajottenland en het zuidoosten van Waals-Brabant.

Wat betreft de verkeersfunctie zijn er in de GEN zone -dankzij haar centrale ligging in België- weinig matig uitgeruste gemeenten. Enkel het uiterste zuidoosten scoort erg laag. De grootste centraliteit is te vinden in Brussel, Leuven, Mechelen en Aalst.

De uitrusting naar sport, recreatie en horeca brengt ook weer Brussel naar voren als belangrijkste centrum. Leuven en Aalst scoren ook goed. Betrekkelijk veel gemeenten scoren laag inzake deze uitrusting. Er is hier een sterke tegenstelling tussen centrale gemeenten en de rest.

In de culturele functie is deze tegenstelling nog sterker. Weerom springt Brussel in het oog, gevolgd door Leuven, Mechelen, Aalst en (!) Tervuren.

Wat betreft de medische en sociale functie scoren Brussel en Leuven even hoog. Andere centrale gemeenten in Brussel zijn ook relatief belangrijk, net als Aalst, Mechelen en Duffel.

Met de overheidsfunctie komt er een tweede centraliteitslogica naar boven, namelijk deze van de administratieve hoofdplaatsen. Uiteraard vertonen deze grote overeenkomsten met de vorige kaarten, met dit verschil dat sommige belangrijker worden omdat overheden expliciet kiezen om ergens administratie te houden. Hier duiken voor het eerst Nijvel en Waver op als centrale plaatsen, naast Mechelen, Leuven en Aalst in Vlaanderen. Ook Asse en Dendermonde hebben een belangrijke overheidsfunctie. In het BHG is hier vooral Brussel die alle functies concentreert, samen met in mindere mate Schaarbeek en Anderlecht. Als gevolg van deze logica zijn er veel gemeenten die laag scoren. Hier zijn de mensen dus aangewezen op de centrale plaatsen indien ze van de overheidsdiensten willen gebruik maken.

De loketfunctie volgt de logica van de overheidsfunctie en levert min of meer hetzelfde beeld op. Ook duiken Halle, Vilvoorde en Zaventem als centrale plaatsen op.

In de onderwijsfunctie is de aanwezigheid van een universiteit doorslaggevend; Brussel (en Elsene), Leuven en LLN kennen de grootste centraliteit. Mechelen en Aalst zijn minder belangrijke centra.

De globale score geeft de som van alle vorige uitrustingsgraden. De grootste centraliteit is er voor Brussel (en andere centrale gemeenten in het BHG). Leuven, LLN, Aalst en Mechelen zijn centra van de tweede orde. Op een derde niveau bevinden zich kleine steden Wavre, Nivelles, Halle, Asse, Boom, Geraardsbergen, Ninove, Dendermonde, Wetteren en Zottegem, maar ook gemeenten zoals Vilvoorde, Zaventem, Dilbeek, Waterloo en Braine-l'Alleud. Opvallend weinig uitgeruste gemeenten bevinden zich in het Pajottenland, rond Leuven en rond Aalst en in het zuidoosten van Waals-Brabant.

3. CONCLUSIONS - CONCLUSIES

Hoewel Brussel het centrum van deze GENzone is, kunnen we de ruimtelijke structuur van deze zone niet enkel en alleen in functie van Brussel bekijken. Er zijn immers nog andere centrale plaatsen die een (misschien beperktere, maar niet onbelangrijke) impact hebben op de ruimtelijke structuren in de GEN zone: Leuven, LLN, Mechelen en Aalst in de eerste plaats, maar ook kleinere steden als Halle of Nivelles creëren een zekere mate van centraliteit. Hoe belangrijk hun invloed is, kunnen we deels afleiden uit de afbakening van de stadsgewesten. Hier blijken enkel Leuven en Mechelen genoeg dynamiek te genereren om als zelfstandig stadsgewest te kunnen fungeren. Steden als Wavre, LLN en Halle bevinden zich in het stadsgewest Brussel en zijn er dus afhankelijk van. Breiden we het stadsgewest Brussel uit met de forenzenwoonzone, dan worden ook Nivelles en Aalst opgeslokt. Enkel Leuven en Mechelen blijven zelfstandig functioneren. Een aantal gemeenten in het noorden en het noordwesten van de GENzone staan hier dan weer onder de invloed van de stadsgewesten Antwerpen, Gent en Sint-Niklaas. Om kort te gaan, Brussel heeft een grote invloed op deze hele GEN zone, maar is niet allesbepalend.

Grosso modo kunnen we doorheen de verschillende kaarten bepaalde structuren stelselmatig zien terugkomen. De centrale zone van het kanaal loopt als een structurerende as van zuid naar noord doorheen het centrale gedeelte van de GEN zone (het gedeelte dat behoort tot het stadsgewest). Het is een (oud)industriële zone met een bevolking die voornamelijk arbeider en laaggeschoold is. Het centrum van deze zone (de arme sikkels) van Brussel is de minst gegoede zone van de hele GEN zone. Hier concentreren zich de arbeidsmigranten, is het hoogste aandeel werkzoekenden en ligt het gemiddeld belastbaar inkomen sterk onder het rijksgemiddelde.

Deze as deelt de regio op in een oosten en een westen, waarbij het oostelijk gedeelte relatief beter af is. Meer in detail zien we dat het zuidoostelijk kwadrant van de GEN zone de rijkste zone is, waarbij het stadsgewest Leuven gelijkaardige kenmerken vertoont als het zuidoosten van het Brussels stadsgewest. De bevolking is er hoogopgeleid, weinig arbeiders, heeft een hoog gemiddeld inkomen. Het zwaartepunt van deze zone ligt in de gemeenten rond het Zoniënwood, nog extra onderstreept door de aanwezigheid van rijke buitenlanders. Dit is de plaats waar men het meeste moet neertellen voor een woning.

De streek rond Aalst en de rest van Oost-Vlaanderen zijn een andere eenheid. Niet meer gelegen in het stadsgewest Brussel, is deze streek toch voor werkgelegenheid deels afhankelijk van Brussel (forenzenwoonzone). Een hoog aandeel arbeiders, een relatief laaggeschoolde bevolking, een relatief lager inkomen en weinig tot geen buitenlanders zijn de belangrijkste kenmerken van deze zone. Toch is deze zone beter gesteld dan de kanaalzone; het aandeel werkzoekenden is relatief beperkt (behalve in sommige wijken in de steden) en de woningprijzen zijn er (nog) betaalbaar.

Een tussenliggende zone, gaande van Silly-Soignies in het zuiden over het Pajottenland en afbuigend noordelijk rond Brussel tot ten noorden van Leuven. Deze zone scoort vrij gemiddeld voor alle indicatoren. Het inkomen ligt er ook redelijk hoog en de woningprijzen zijn er gemiddeld hoog. Tot slot, de noordelijke zone, rond Mechelen sluit vaak aan bij de kenmerken van de vorige zone. Ze heeft enkel een iets hoger percentage arbeiders.

Bij sommige kaarten wordt deze logica doorkruist door andere ruimtelijke structuren, zoals een tegenstelling tussen Vlaanderen en Wallonië. Deze is op te merken op de kaarten van het aantal werkzoekenden en nog op die met het aandeel Zuid-Europese bevolkingsgroepen. Of nog door een algemene oost-west structuur zoals voor de kaart met het aandeel Europeanen uit de EU-15 uitgezonderd Zuid-Europa.

D. VISIONS / PROJETS / ETUDES – VISIES / PROJECTEN / ONDERZOEKEN

1. TABLEAU DES DONNEES COLLECTEES - GEGEVENSBRONNEN

Etudes/synthèses/rapports récents sur la zone d'étude Recente rapporten/syntheses/studies m.b.t. het studiegebied	source bron
Etude RER (ligne 161, ...) – CLERBAUX GEN-studie (lijn 161...) - CLERBAUX	RBC / BHG
Afbakening Stedelijk gebied rond Brussel	-Voorontwerp -MER
plan START Zaventem	-MER -SERV
Masterplan Machelen-Vilvoorde	Provincie Vlaams- Brabant
BMR 2018 de BECI	BECI
Impact de l'agrandissement du Ring autour de Bruxelles	MER
Projets autour de Louvain-la-Neuve et Braine-l'Alleud	RW
Plan provincial de Mobilité du Brabant Wallon	RW
Etudes de la CPDT en général	RW
Archives du PRD 2001: - Réserves foncières (CLERBAUX) Archieven van het GewOP 2001: - Grondreserves (CLERBAUX)	RBC / BHG

Archives du PRD 2001: - Préparation des options stratégiques du PRD 2001 (CLERBAUX) Archieven van het GewOP 2001: - Voorbereiding van de strategische opties van het GewOP 2001 (CLERBAUX)	RBC / BHG
Archives du PRD 2001: - Influence de l'hinterland sur le PRD/Etude de la concurrence spatiale (STRATEC) Archieven van het GewOP 2001: - Invloed van het hinterland op het GewOP / Studie naar de ruimtelijke concurrentie (STRATEC)	RBC / BHG
Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	VG
Provinciale Ruimtelijke Structuurplannen Vlaams-Brabant, Antwerpen en Oost-Vlaanderen	provincies
Kaderplan Brabantse Poort	Provincie Antwerpen
UPlace: projectwebsite brownfielddossier	www.uplace.eu gemeente Machelen

(zie opgestelde kaart)

2. VISIONS ET PROJETS – VISIES EN PROJECTEN

Inleiding

De territoriale zone van het Gewestelijk Expresnet (GEN) functioneert niet als één politieke eenheid. Ze spreidt zich uit over verschillende gemeenten, provincies en gewesten. Er bestaan hierdoor ook verschillende (territoriale) ontwikkelingsvisies voor de verschillende administratieve eenheden. De overkoepelende overheid, de Federale staat, heeft geen bevoegdheid op het vlak van territoriale ontwikkeling en kan dus geen algemene richtlijnen of basisschema opmaken dat de krijtlijnen voor de andere overheden meegeeft. Dit behoort tot het bevoegdheidspakket van de Gewesten. Aangezien de GEN zone zich over de drie gewesten uitstrekt, betekent dit dus ook drie verschillende basisschema's, elk met hun eigen logica. Toch merken we dat er sinds recent, zeker op papier, de intentie bestaat om de verschillende plannen toch enigszins op elkaar af te stemmen (zie bvb. Afbakening Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel, START, Intentieverklaring DGewOP).

In dit deel zullen we de belangrijkste elementen uit de ruimtelijke ontwikkelingsvisies die er over de GEN zone bestaan uiteen zetten. De basisprincipes voor de ruimtelijke ontwikkeling van de GEN-zone, zijn vervat in drie plannen, elk met hun eigen territorialiteit; het gewestelijke ontwikkelingsplannen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het RSV van Vlaanderen en het SDER van Wallonië. Dit zijn de richtschema's waaraan dan de ontwikkelingsplannen van de provincies en de gemeenten schatplichtig zijn. We bekijken dus de visies die deze ontwikkelingsplannen uitdragen om de logica's te kennen voor de verschillende territoriale entiteiten in de GEN zone.

Om meer detail te hebben en over te gaan naar eerder concrete acties nemen we voor Vlaanderen de provinciale structuurplannen onder de loep, samen met grote Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP) en projecten. In Wallonië maken de provincies geen structuurplannen op, en hebben we enkel projecten om op terug te vallen.

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is momenteel het GewOP II de ruimtelijke ontwikkelingsvisie. Recent kwam daar ook het Plan voor de Internationale Ontwikkeling van Brussel (PIO) bij, al is dit eerder een intentieverklaring dan een hard urbanistisch plan. Daarnaast hebben ook verschillende gemeenten een ontwikkelingsplan uitgewerkt, en zijn ook de Gemeenschapscommissies bezig met het uitzetten van strategische opties betreffende de persoonsgebonden materies.

We gaan in deze studie echter niet in op deze zaken, noch in termen van het beschrijven van de plannen, noch in termen van een analyse van het al dan niet in elkaar vallen van de plannen. Dit is in andere studies al veelvuldig gedaan, en maakt voorwerp uit van de discussies die de komende maanden en jaren zullen gevoerd worden bij het schrijven van het DGewOP.

In Vlaanderen kijken we vooral naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat de basisprincipes levert en naar de provinciale structuurplannen die een meer ruimtelijke vertaling ervan maken. Voor meer concrete details in het onmiddellijke hinterland van Brussel bekijken we bepaalde RUP's meer in detail, en dan voornamelijk die van de stedelijke gebieden.

Voor Wallonië bekijken we het Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) voor de algemene ontwikkelingsvisie. De provincies maken hier geen plannen op; de concrete vertaling gebeurt onmiddellijk op het niveau van de gemeente.

Tot slot bekijken we nog enkele initiatieven die wel (hele delen van) de GEN zone omvatten. Er is het Brussels Metropolitan Region plan van VBO, BECI, VOKA en UWE. Dan is er uiteraard ook het GEN, al is dit in sé geen integrale ontwikkelingsvisie, maar slechts een infrastructuurplan.

Ontwikkelingsvisies in Vlaanderen

Inzake ruimtelijke planning hanteert Vlaanderen het principe van subsidiariteit. Dat wil zeggen dat de structuurplanning, uitvoeringsplannen en projecten worden uitgewerkt door het meest geschikte overheidsniveau. Concreet wil dit zeggen dat eerst naar het laagste niveau wordt gekeken en dat de planning slechts naar een hoger niveau wordt doorgeschoven indien belang en mogelijke draagwijdte dat vereisen.

Dit wil geenszins zeggen dat de hiërarchische verhoudingen tussen de overheidsniveaus verwateren. Bindende bepalingen en algemene planningsprincipes gaan uit van het Gewest en zijn bindend voor de lagere echelons, net zoals de bovenlokale lijnen die de provincies uitzetten voor de gemeenten een bepalend karakter hebben.

RSV

De kernprincipes van het RSV zijn welbekend. De uitdaging was niet zozeer de (economische) ontwikkeling aanzwengelen, maar eerder de druk op de open ruimte wegnemen. Het RSV gebruikt hiervoor de metafoer "Vlaanderen, open en stedelijk". Deze geeft de leidraad weer van de huidige ruimtelijke planning in Vlaanderen, waarin het onderscheid tussen stedelijk gebied en buitengebied cruciaal is. In het stedelijk gebied functies zoals wonen en voorzieningen waaronder de economische activiteiten gericht verweven en gebundeld, terwijl men het buitengebied zoveel mogelijk de openheid tracht te behouden en te versterken. Deze principes blijven ook behouden in het nieuwe RSV 2020-2050 (zie kader)

De bepaling van de gemeenten die behoren tot en de vastlegging van de definitieve perimeter van het stedelijk gebied zijn daarom van cruciaal belang voor geografie van de toekomstige ontwikkelingen in Vlaanderen¹.

¹ Momenteel loopt er in het kader van de herziening van het RSV een procedure tot het opnieuw vastleggen van de gemeenten die zich klein-stedelijk kunnen noemen. De inzet hier is hoog. Indien een gemeente het statuut

De vier basisprincipes waarop het RSV stoelt, zijn:

Gedeconcentreerde bundeling

Functies moeten zoveel mogelijk geconcentreerd worden in stedelijk gebied en de kernen van het buitengebied om ongebreidelde suburbanisatie en versnippering tegen te gaan.

Het fysisch milieu als ruimtelijk structurerend

De nog bestaande aaneengesloten open ruimte gebieden moeten versterkt worden door de uitbouw van open ruimte corridors tussen deze gebieden en het netwerk van rivier en beekvalleien

Poorten als motor van ontwikkeling

Luchthavens, zeehavens en HST-stations moeten dragers zijn van de economische structuur en deze op internationaal niveau tillen.

Infrastructuur als bindteken en basis voor de locatie van activiteiten

De infrastructuur moet geoptimaliseerd worden om stedelijke centra met elkaar te verbinden en te ontsluiten. Grote knooppunten liggen hierbij in de nabijheid van steden en poorten.

Visienota Ruimtelijk structuurplan 2020-2050

Het RSV is aan herziening toe. Daartoe werd een visienota opgemaakt die de principes van het toekomstige RSV vastlegt. Er worden hierbij twee beleidshorizonten gehanteerd; 2020 en 2050.

De visienota, die de basis zal zijn voor het uitwerken van een nieuw RSV, geeft aan de huidige ruimtelijke principes van het RSV van toepassing kunnen blijven, daar de ruimtelijke structuur vandaag weinig verschilt van die tijdens de opmaak van het eerste RSV.

Dat wil niet zeggen dat er geen uitdagingen zijn om het RSV bij de tijd te maken, namelijk:

- klimaatsbestendig plannen;
- de Vlaamse ruimtelijke structuur in de Europese context beschouwen:
- planningskwaliteit te garanderen; en
- innovatie en kennis een plaats te geven.

Bovendien moet het nieuwe RSV inspelen op de maatschappelijke veranderingen, zoals gezinsverdunding, vergrijzing en migratie, maar ook met ecologische en duurzaamheidsoverwegingen zoals fijn stof, overstromingszones, en ruimte voor hernieuwbare energie.

Daarom wordt gedacht om twee concepten te introduceren:

- veranderingsruimten, waar maatschappelijke transformatie plaatsvinden die belangrijk zijn voor de hele ruimtelijke structuur (bv. het fysisch systeem of Poorten) of die een grote bovenlokale impact hebben (vb. in stedelijke gebieden). Hier moet men komen tot een duidelijke definiëring van het begrip en principes om op een integrale manier (dus niet enkel ruimtelijk) om te gaan met deze transformaties.
- veranderingsstrategieën: omgaan met maatschappelijke transformaties die ruimtelijke gevolgen hebben, maar niet noodzakelijk in één bepaalde ruimte. Ook hier is het van belang om integraal en in overleg te werk te gaan.

Wat betreft de woonfunctie stelt de visienota dat er theoretisch nog genoeg aanbod is in Vlaanderen in vergelijking met de voorspelde vraag. Maar er moet wel antwoorden gevonden worden op problemen zoals grondprijsvorming en versnippering. Speciale aandachtspunten zijn:

- stedelijke renovatie en sociale verdringing
- structurele oplossing voor lagekwaliteitswoningen in 19^{de}-eeuwse en begin 20^{ste}-eeuwse woonzones
- ‘appartementisering’ van het platteland
- uitbouw van woonzorgzones
- verdichting in verkavelingen

Met betrekking tot de economische functies zijn multi-modale bereikbaarheid en creëren van agglomeratievoordelen de grootste uitdagingen. Tegelijk moet de klassieke formule van bedrijventerreinen herdacht worden. Er treedt steeds meer vermenging op van functies, waarbij beeldvorming van de zones minstens even belangrijk wordt als de beschikbare ruimte. Er blijft ook een markt voor kantoren, zowel in stedelijke context als in de nabijheid van bedrijventerreinen. Bijzondere aandacht moet gaan naar de reconversie van secundaire bedrijventerreinen.

Belangrijk voor de GEN-zone is dat het huidige RSV vastlegt welke gemeenten stedelijk zijn, welke knooppunten van economische ontwikkeling en welke tot het buitengebied behoren (zie Poster).

klein-stedelijk toegewezen krijgt, groeien haar ontwikkelingsmogelijkheden enorm.

Het belangrijkste structuurbepalende element uit het RSV voor de GEN-zone is wel de Vlaamse Ruit, die een stedelijk netwerk Leuven-Brussel-Gent-Antwerpen vooropstelt.

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant

Nog meer dan voor Vlaanderen gaat het op voor Vlaams-Brabant dat het beheersen van de druk op de open ruimte de belangrijkste drijfveer voor structuurplanning is. Vooral in het ‘verdicht netwerk’ rond Leuven en Brussel is het zaak om fysieke elementen te erkennen, te verbinden en te versterken.

Wat betreft haar ontwikkeling gaat de provincie uit van de stuwende kracht van Brussel. “De ontwikkelingen die in het Brussels Gewest plaatsvinden, oefenen dan ook een belangrijke invloed uit op Vlaams-Brabant. De provincie wenst deze invloeden maximaal en op een positieve manier aan te wenden.” De rol van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel is hierbij cruciaal.

Bij het in evenwicht houden van ontwikkelingsdynamiek en druk op open ruimte speelt mobiliteit een belangrijke rol. De provincie zal daarom de mobiliteit hanterend als sturend gegeven van alle toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

Het PRSPVB herneemt de stedelijke gebieden uit het RSV, zijnde het VSGB, Leuven, Asse, Halle en (buiten de GEN-zone) Aarschot, Diest en Tienen. Opvallend schuift de provincie binnen het VSGB Vilvoorde naar voor als potentieel te ontwikkelen stad.

Wat betreft economische ontwikkeling ziet Vlaams-Brabant opnieuw het BHG als trekker en waarbij vooral de ontwikkelingen in de ruimte Zaventem-Machelen-Vilvoorde en in het economisch netwerk van de zuidelijke kanaalzone van primordiaal belang zijn als verschaffers van werkgelegenheid. Daarnaast is ook in Leuven een grote tewerkstellingspool.

Maar ook buiten deze gebieden is er nood aan bijkomende bedrijventerreinen. Die zullen gecreëerd worden in de stedelijke gebieden Halle en Asse, in de economische knooppunten Ternat (10-20ha) en Londerzeel (min 40 ha) en in de netwerken langs de kanalen Leuven-Mechelen (min 25ha) en Brussel-Charleroi (min 50 ha).

Kantoorontwikkeling dient geconcentreerd te worden in de omgeving van (hoofd)stations. Binnen de GEN-zone worden hiervoor vooral Asse en Halle naar voren geschoven.

Kleinhandel hoort volgens het structuurplan vooral thuis in de stedelijke gebieden; het is er essentieel voor de functionele vermenging. Buiten de stedelijke gebieden kan een bepaald type kleinhandel, dat omwille van zijn schaal moeilijk inpasbaar is in de stedelijke centra (de zogenaamde baanwinkels) getolereerd worden in de bestaande zones van Kampenhout, St-Joris-Winge en Asse. Deze worden dus erkend, maar mogen niet verder uitgebreid worden.

Het behoud van de open ruimte staat voorop. Qua grote eenheden moet de openheid van het Pajottenland bewaard blijven, net als die van het Hageland. Daarnaast moet een netwerk van kwalitatieve groene ruimten verbonden en versterkt worden binnen de verstedelijkte ruimte rond Brussel en Leuven. De bossen van het Zoniën- en Meerdaalwoud spelen hierin een cruciale rol, net als de Dijlevallei en de Zennevallei (dan voornamelijk ten noorden van Brussel). Tussen Leuven en Brussel in wil moet vooral de ‘open’ vermenging van landbouw, kleine bossen en dorpskernen op de as Huldenberg-Leefdaal-Nederokkerzeel gevrijwaard blijven (de zogenaamde “open schicht”).

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen

Ook voor de provincie Antwerpen is het omgaan met fragmentatie een basisgegeven voor de het ruimtelijk structuurplan. Maar meer dan bvb. Vlaams-Brabant speelt in Antwerpen de tegenstelling tussen stad en platteland. De dynamiek in het westen van de provincie met de stad Antwerpen als motor is totaal verschillend van die in de Kempen in het noordoosten.

We zoomen voor de bespreking van het PRSPA daarom meteen in op de deelruimte ‘Antwerpse fragmenten’, wat de noordelijke punt van de Vlaamse Ruit is, en waarvan het zuidelijk gedeelte in de GEN-zone ligt. Het betreft de subruimten ‘het Mechelse’, ‘Netwerk-Mechelen-Sint-Niklaas’ en ‘rasterlandschap (St-Katelijne-Waver)’.

Het hoofddoel van het PRSPA is weer een eenheid te krijgen in deze gefragmenteerde ruimte door het op te hangen aan de fysieke structuur van Rupel, Schelde en Dijle. Inefficiënt ruimtegebruik moet

worden tegengegaan, activiteiten moeten gebundeld worden en onderling verbonden mits een goede mobiliteitsinfrastructuur.

De stad Antwerpen vormt uiteraard het zwaartepunt in deze zone. Zeker in termen van economische ontwikkeling is de haven de absolute trekker. Dit neemt echter niet weg dat bepaalde andere gebieden zich zelfstandig kunnen en moeten ontwikkelen. Het gebied tussen het kanaal en de Rupel bvb. wordt uitgebouwd tot een poort op provinciaal niveau (Brabantse Poort).

Het stedelijk netwerk Mechelen-Sint-Niklaas heeft dankzij een aantal grote infrastructuren (N16, zeekanaal, A12) enorm veel economisch potentieel. De meeste gemeenten hebben er de stempel economisch knooppunt meegekregen en het gebied wordt nu al gekenmerkt door een grote bedrijvigheid langs deze assen. Deze is echter erg gefragmenteerd zodanig dat de kwaliteit van de open en culturele ruimte beperkt wordt, terwijl ook de economische ruimte niet optimaal profiteert van schaalvoordelen. Het PRSPA wil daarom verdere lintbebouwing van bedrijven langs ondermeer de N16 tegengaan, en de bedrijven concentreren in en rond de bestaande bedrijventerreinen. Hierbij gaat het uit van een duidelijke profilering van deze terreinen. Zo moet de Brabantse poort een multimodaal knooppunt worden waar vooral logistieke bedrijven gevestigd zijn, terwijl dat in Puurs meer stedelijk en multifunctioneel van aard dient te zijn.

Voor Boom als kleinstedelijk gebied is dan weer de grote uitdaging om het stedelijk weefsel te herstellen

Voor de deelruimte het Mechelse geeft de provincie enkel een aantal aandachtspunten. Het uitwerken van die ruimtelijke visie op het stedelijk gebied is immers de bevoegdheid van het Vlaams Gewest. Mechelen dient te profiteren van haar optimale ligging tussen Antwerpen en Brussel en haar goede ontsluiting via E19, spoorlijn 25, N16 en N1. Hierbij moet vooral aandacht uitgaan stedelijke vernieuwingsoperaties om overal een aangenaam woonklimaat te creëren. De stationsomgeving kan uitgebouwd worden als kantoorzone. Tot slot is er volgens de provincie ook nood aan een derde bedrijventerrein naast Mechelen Noord en Mechelen Zuid.

Het Mechelse rasterlandschap tot slot wordt gezien als een open landschap met stedelijk functies. Deze laatste betreffen de serrebouw en de activiteiten gelieerd aan de distributie en verwerking van tuinbouwproducten. Dit tuinbouwgebied moet duidelijk afgelijnd en ontsloten worden. Het gebied wordt gekenmerkt door rastervormig nederzettingspatroon. De tussenliggende open ruimte moet gevrijwaard worden van verdere verstedelijking en een duidelijke functie toegewezen krijgen.

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

De provincie Oost-Vlaanderen maakt in haar visie een duidelijk onderscheid tussen de delen van de provincie die behoren tot de Vlaamse Ruit en deze die de open ruimte daarbuiten betreffen. Voor de eerste zone staat de economische ontwikkeling voorop met een sterke nadruk op multimodale bedrijventerreinen. In de tweede zone daarentegen moet juist de natuurlijke en agrarische structuur bewaard en versterkt worden.

Wat betreft de GEN-zone interesseren we ons voornamelijk in het stedelijk netwerk van de Dendersteden (dat het PRSPOV bekijkt als deel uitmakend van de Vlaamse Ruit). Dit netwerk krijgt een heel specifieke functie toegewezen, namelijk het opvangen van de verstedelijkingsdruk uit Brussel, teneinde de open ruimte van het Pajottenland in Vlaams-Brabant enerzijds en het achterliggende Zuidelijk open ruimte gebied te vrijwaren.

We concentreren ons hier verder op de visie voor de deelruimte Dendersteden. Het gebied daarachter ligt onzer inziens buiten de invloedssfeer van Brussel en is eerder op het Gentse gericht.

De Dendersteden dienen ontwikkeld te worden met de Dender als fysieke ruggengraat. Deze biedt zowel een ecologische kwaliteit als een omgevingskwaliteit voor wonen. Waterfront-ontwikkeling binnen de stedelijke kernen is hierbij een optie. Over het algemeen moet de woonkwaliteit binnen de steden er op vooruitgaan om verdere verstedelijking van de hele regio tussen Gent en Brussel tegen te gaan.

Maar de Dendersteden moeten meer zijn dan louter een vergaarbak van pendelaars. Ze hebben door hun ligging ook een economisch potentieel. Het is dus zaak om hun vroegere centraliteit te herstellen. Hiertoe moet de mobiliteitsinfrastructuur geoptimaliseerd worden. De stationsomgevingen kunnen uitgebouwd worden als kantoorzones, terwijl de wegontsluiting van bedrijventerreinen en stedelijke

centra geoptimaliseerd dient te worden. Op die manier kan een deel van de pendel naar Brussel en Gent ondervangen worden.

Tot slot bieden zowel de Dender als het historisch karakter van de kleine steden veel potentie inzake toerisme en recreatie. Ook hier is men dus gebaat met een grotere aantrekkelijkheid van zowel de Dendervallei als de stedelijke centra.

Kort schetsen we nog de hoofdlijnen voor de overige gemeenten van de GEN-zone in Oost-Vlaanderen. In het gebied tussen Aalst en Gent, behorend tot de Vlaamse Ruit ligt het zwaartepunt op het bewaren van de open ruimte elementen binnen het rasterlandschap. In een ruimer geheel bekeken heeft dit gebied vooral een verkeersfunctie.

De ontwikkeling van Hamme, Zele en Berlare zijn gelieerd aan de E17 as tussen Gent en Antwerpen. Bedrijvigheid aldaar schrijft zich in deze logica in en heeft weinig of geen connectie met Brussel.

De gemeenten te westen van de Dendersteden tot slot behoren tot het Zuidelijk open ruimte gebied. Dit wordt beschouwd als een groene long van bovenregionaal belang.

Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel

1. Algemene visie

In tegenstelling tot de stedelijke gebieden Aalst en Mechelen, is het Vlaams stedelijke gebied rond Brussel (VSGB) nog niet definitief goedgekeurd. Wat op dit moment voorligt, is het eindrapport van het overlegproces dat het GewRUP voorbereidt.

Bij het lezen van volgende bespreking moet dus rekening gehouden worden met het feit dat dit een ontwerp is waar nog één en ander kan aan veranderen.

De basisfilosofie voor het VSGB werd bekrachtigd door de Vlaamse regering op 11 mei 2007. Er wordt gesteld dat Vlaanderen wenst dat het VSGB geen overloopgebied van Brussel wordt, maar een eigen visie ontwikkelt waarbij ruimtelijke kwaliteit en het maximaal vrijwaren van de nog aanwezige open ruimte vooropstaan. Hierbij gaat prioriteit uit naar reconversie van bestaande infrastructuur. Nieuwe ontwikkelingen moeten een sterke afstemming met Openbaar Vervoer kunnen aantonen.

In datzelfde besluit schuift de Vlaamse Regering ook de vooropgestelde taakstellingen uit het RSV voor het VSGB aan de kant, wegens onhaalbaar en in strijd met de vraag voor ruimtelijke kwaliteit.

Het VSGB wordt beschouwd als een complex gebied dat een integrale ontwikkelingsvisie behoeft. Dit betekent afstemming met zowel de ontwikkelingen erbuiten (provincie Vlaams-Brabant) als de ontwikkelingen in de zone die het omarmt (BHG). De tekst stelt ook expliciet dat dit ook betekent dat deze visie een standpunt moet innemen rond haar relatie met het BHG en over de internationale roeping van Brussel.

Het VSGB wordt bekeken in drie deelruimten; het Ruime Zaventemse, Zellik - Groot-Bijgaarden en de Zuidelijke kanaalzone. (zie kaart) De rand ten zuidoosten van Brussel valt buiten het VSGB omdat deze in het RSV buiten de Vlaamse Ruit gelegen is en dus als buitengebied wordt aangeduid. Ook de gebieden tussen de drie deelruimtes in worden dan buitengebied, hetgeen inhoudt dat zowel economische ontwikkeling als uitbouw van de woonfunctie er eerder beperkt zal blijven. Alhoewel hierbij wel de kanttekening moet gemaakt worden, dat de verhouding stedelijk gebied / buitengebied voor Vlaams-Brabant 50/50 is. De ontwikkelingsrem voor het buitengebied is dus slechts gedeeltelijk aangetrokken. Maar vanuit de Vlaams planningsfilosofie betekent het wel dat grootschalige ontwikkelingen in die buitengebieden vermeden zullen worden.

Er zijn een aantal gemeenschappelijke basisideeën voor de drie deelruimten. Ten eerste wordt er gestreefd naar versterking van de oude gemeentekernen (woonfunctie). Ten tweede streeft men inzake economie naar intensivering en verdergaande omschakeling naar tertiaire en quartaire sector, met de dynamiek uitgaande van Brussel en Zaventem als motor. Tot slot is het mobiliteitsvraagstuk cruciaal. De ontwarring ervan dient op twee manieren te gebeuren; via een locatiebeleid langs de ene kant, en via een verhoogde capaciteit voor alle vervoersmodi (OV, fiets, auto). Het is voor dit laatste aspect dat de uitbreiding van de R0 als cruciaal wordt gezien.

De deelruimte het Ruime Zaventemse is omwille van de inplanting van de luchthaven de zone waar economische ontwikkeling primeert. Ruimte voor nieuwe woningen is ook voorzien, maar moet altijd afgetoetst worden aan het luchthavenbeleid. Het is ook de enige deelruimte die wordt gezien als een volwaardig stadsdeel (van Brussel). Dit stadsdeel functioneert op twee centra; Vilvoorde voor de bewoners en de luchthaven van Zaventem voor de bedrijven.

De economie kan zich ontwikkelen in drie polen; in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven is er plaats voor logistieke bedrijven (de concrete ontwikkelingsplannen voor deze zone worden overgelaten aan het START overleg); de E40/A201 is ideaal voor de inplanting van internationale kantoren; en de reconversiezone Machelen-Vilvoorde moet een gebied van gemengde economische activiteit worden (zie Masterplan Machelen-Vilvoorde).

Wat betreft nieuwe woonontwikkelingen, concentreert men zich voornamelijk op de uitbouw van Koningslo en Strombeek-Bever tot volwaardige stadswijken, aansluitend bij de Neder-Over-Heembeek en Laken. In het zuiden –Kraainem, Wezenbeek-Oppem, Tervuren ligt de nadruk dan weer op residentiële kwaliteit.

De belangrijkste uitdaging om de ontwikkeling van deze deelruimte in goede banen te leiden, is de mobiliteit. De verbreding van de R0 is een belangrijke voorwaarde voor de ontsluiting van dit gebied. Voor het OV worden het toekomstige GEN en de uitbouw van de luchthaven tot vervoersknooppunt (zie START) als dragende structuren voorop gesteld.

In de deelruimte Zellik – Groot-Bijgaarden zijn de ambities veel beperkter. Grootste zorg is het behoud van de open ruimte en de agrarische activiteiten die de verschillende kernen van elkaar scheiden. In de kernen van Zellik en Groot-Bijgaarden is er nog plaats voor kernversterkende bijkomende woningen. De kernen van Dilbeek en Wemmel moeten zoveel mogelijk gevrijwaard blijven.

Bijkomende economische activiteit moet vooral gegenereerd worden door onderbenutte terreinen te optimaliseren. De voornaamste as is die van de N6, waar vooral bedrijven in de transport, distributie en logistieke sector (TDL) beoogd worden.

De deelruimte van de Zuidelijk Kanaalzone is op het vlak van ruimtelijke structurering de grootste uitdaging wegens erg versnipperd. De visie richt zich op een ruimtelijke organisatie in twee grote concentraties van bedrijven (noord en zuid) met ertussen een versterkte woonomgeving. De noordelijke bedrijvenzone zou meer georiënteerd worden naar TDL voor primaire materialen en moderne industriële activiteiten, terwijl men voor de zuidelijke zone eerder watergebonden activiteiten viseert. Voor die hiermee gelinkte binnenvaart moet de capaciteit van het kanaal minimaal 1350 ton bedragen.

De centrale wooncluster van Lot, ruisbroek, Zuun en Negenmanneke moet versterkt worden door reconversie van fabrieksgebouwen, verdichting rond de GEN stations, waterfront ontwikkeling langs het kanaal en door aflijnende woonelementen aan de randen ervan.

Tot slot is er in deze deelruimte een groot aanbod aan grootschalige detailhandel langs de N6. Deze heeft zijn plaats daar, maar dient geconcentreerd te worden in enkele zones om verdere verlinting tegen te gaan.

Cruciaal voor deze structurering is de organisatie van de mobiliteit. Vooral de automobilititeit moet dusdanig georiënteerd worden dat een snelle aansluiting op het hoofdwegennet verzekerd is.

2. Elementen van interactie met het BHG

Over het algemeen is de mogelijke interactie met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest eerder beperkt gehouden in deze ontwerpnota voor het VSGB. Er is wel sprake van een noodzaak tot samenwerking op het vlak van visievorming rond de dynamiek van de hoofdstad en de internationale positie van Brussel en Zaventem. Maar erg concreet wordt dat niet vertaald. Het aantal programmatorische elementen dat samenwerking noodzaakt, is vrij beperkt gehouden. Waar wel aanwezig, betreft het dan merendeels zachte onderwerpen zoals groenontwikkeling en open ruimte.

Verder vormt lijninfrastructuur nog een punt dat als niet samenwerking dan wel interactie met het BHG noodzaakt.

Echte elementen van samenwerking komen wel voor de deelruimte Ruime Zaventemse, vanuit de optiek om dit tot een volwaardig stadsdeel te laten evolueren.

- Deelruimte Ruime Zaventemse

Op het gebied van Open ruimte is samenwerking met het BHG nodig in het noorden om de bossengordel tussen Vilvoorde, Grimbergen en Zellik te versterken en in het zuiden bij de uitbouw van het gebied tussen Woluwevallei, Sterrebeek en Tervuren tot een parklandschap.

Wat betreft mobiliteit valt het op dat de hoofdbrok van het plan zich richt op de uitbreiding en capaciteitsverbetering van de R0. Zodus wordt voornamelijk gekeken naar de interne samenhang van de deelruimte en minder naar de verbinding met het centrum. De uitbouw van de R22 voor lokale ontsluiting past eveneens hierin. Deze moet beter aansluiten op de A201 zonder via de R0 te gaan en een bijkomende verbinding met de N1 (voorzien door het Masterplan Vilvoorde-Machelen) zal zorgen voor extra ontlasting van bestaande assen en voor een betere ontsluiting van de reconversiezone in Machelen.

Wat de invalswegen betreft worden in de eerste plaats de E40 en verder ook de N1, N21 en N2 als cruciaal gezien.

Het zeekanaal noopt wel tot een grondige samenwerking met het BHG (zie ook Zuidelijke kanaalzone), net als de uitbouw van het OV in de deelruimte. Het nieuw GEN station Machelen Kerklaan is cruciaal voor de reconversiezone. Het station van Vilvoorde moet dan weer het belangrijkste multimodale OV knooppunt worden. Hiertoe is ook samenwerking met het BHG nodig om tramlijnen tot daar door te trekken; ondermeer een tramlijn langs het kanaal tot de achterkant van Vilvoorde station en een lijn vanaf Hermann-Debroux, via de Woluwelaan, het station van Diegem tot aan de achterkant van Vilvoorde station. Daarnaast is er ook sprake van het doortrekken van de lijn langs de A201 langs Diegem station tot aan Luchthaven Zaventem.

Wat betreft wonen en leven is er vooral de uitbouw van Koningslo en Strombeek-Bever tot stedelijke wijken die mogelijke afstemming met het BHG toestaan, zonder dat dit noodzakelijk is. In Machelen wordt het wonen vooral gericht op het versterken van de woonkernen, en niet op een verweving. Eventueel laat dit wel een interactie met de kern van Haren toe.

Wat economische ontwikkeling betreft tot slot, springt vooral de uitbouw van de as A201 in het oog als zichtlocatie voor kantoorachtigen. Hier is afstemming met het BHG vereist volgens de ontwerpnota VSGB. Verder is er ook een mogelijkheid tot afstemming tussen het hefboomgebied Schaarbeek Vorming en het reconversiegebied Machelen-Vilvoorde. Inzake concrete invullingen besteedt het rapport heel wat aandacht aan de afweging van dit reconversiegebied als locatie voor grootschalige detailhandel (UPlace) tegenover een locatie aan de Heizel. Hierbij meent het rapport dat Machelen een betere locatie is wegens beter bereikbaar, zeker wanneer de nodige infrastructuurwerken aan de R0 uitgevoerd zijn en het GEN station Machelen Kerklaan operationeel zal zijn. De Heizel heeft volgens het rapport als nadeel dat het met OV enkel vanuit het centrum goed bereikbaar is, en niet vanuit de rand. En dat de combinatie van een concentratie aan grootschalige detailhandel met de salonfunctie van de Heizel op piekmomenten een enorme verkeersoverlast zal creëren.

De parkeerplaatsen op parking C blijven in het VSGB gegarandeerd. Dit sluit evenwel niet de ontwikkeling van de zone voor bedrijvigheid uit.

- Deelruimte Zellik – Groot-Bijgaarden

Het garanderen van groene en open ruimte in deze zone vereiste een afstemming met het BHG. Concreet betreft het de aansluiting van het landbouwgebied ten noorden van Zellik via het Laarbeekbos naar de Molenbeek in het noorden. Daarnaast ook de vrijwaring van het Pajottenland in het zuiden door de openheid rond broekbeek en Neerpedebeek te garanderen.

De belangrijkste lijninfrastructuur betreft de as E40 – R20, en daarnaast ook de N8 en de N9 (deze laatste loopt niet door in het BHG). Maar ook hier geldt dat de R0 als belangrijker wordt ervaren voor de mobiliteit in de zone.

In haar geheel bevat deze zone weinig of geen programmatorische elementen die afstemming met Brussel vereisen.

De woonfunctie gaat uit van het versterken van de kernen (Zellik, Wemmel, Groot-Bijgaarden) met het valoriseren van de open ruimte tussenin of van het helemaal vrijwaren van de kern van verdere ontwikkeling (Dilbeek, wegens slechte bereikbaarheid met OV).

Wat betreft economie wordt de N9 als cruciaal gezien. De ontwikkeling oriënteert zich echter weg van Brussel, startend aan het Researchpark. Een tweede pool is het kruispunt van R0 en E40, dat uitstekende zichtlocaties biedt. Een herprofilering is hier echter gewenst om het ietwat slapende karakter van deze potentiële toplocatie om te buigen. Ook hier is geen sprake van samenwerking met het BHG, hoewel zeker mogelijkheden inhoudt. De grootschalige detailhandel langs de N9 zal getolereerd, maar afgebouwd worden. De cluster rond Basilix zou dit kunnen opvangen.

Tot slot is er het OV, waar vooral het GEN een cruciale rol zal spelen, met stations in Groot-Bijgaarden – Dilbeek en in Zellik, beiden verbonden met S-A-Berchem. Er wordt aan de NMBS gevraagd om een bijkomend station aan het researchpark te onderzoeken.

- Deelruimte Zuidelijke kanaalzone

Ook hier wendt de ontwikkelingslogica zich af van Brussel. Ze baseert zich vooral op een ophanging aan de assen N6 en R0/E19 waarnaar een snelle ontsluiting nodig is. Zo komt er om. Een nieuwe brug over het kanaal ter hoogte van de Drie Fonteinestraat. Voor Brussel zou dit de aansluiting vanaf de N261 en de N266 naar de N6 vergemakkelijken.

Interactie met het BHG is gewenst voor de uitbouw van de open ruimte structuur langs het kanaal, de Zennevallei en de Zuunbeekvallei. Vooral het toeristisch recreatief potentieel van deze gebieden vereist samenwerking met Brussel; wandelroutes en fietspaden.

Wat andere mobiliteitsvormen betreft is er wel een interactie met het BHG nodig/mogelijk. In de eerste plaats voor de uitbouw van het kanaal om een vlotte bevaarbaarheid voor schepen tot 1350 ton mogelijk te maken, met eventueel nog extra verbreding voor watertaxi's. De GEN lijnen zijn cruciaal voor de zone, waarbij vooral het station van Ruisbroek een multimodaal knooppunt moet worden. Het doortrekken van de tramlijn van Stalle tot aan het station past in dit idee.

De economische ontwikkeling van de Zuidelijke kanaalzone zoekt helemaal geen aansluiting bij Brussel. (Buiten het feit dat het streven naar watergebonden modern industriële activiteiten een afstemming wat betreft het functioneren van het kanaal noodzakelijk is) De concentraties van grootschalige detailhandel in de Brusselse rand (langs de N6 en op de Verlenging van de Stallestraat) gelden als ontwikkelingspolen die voornamelijk verdicht en meer verweven moeten worden. Vooral het noordelijke deel van de N6 kan verworden tot een stedelijk gemengd gebied.

Ook voor de woonfunctie ten slotte is weinig interactie met Brussel voorzien. De logica is er eveneens één van kernversterking en vrijwaren van tussenliggende open ruimte.

Stedelijke gebieden Mechelen, Aalst en Leuven

De ontwikkelingsvisie van Mechelen steunt in hoofdzaak op haar strategische positie in de Vlaamse Ruit, op de as tussen Antwerpen en Brussel.

Deze positie maakt dat Mechelen aantrekkelijk is voor bedrijven die niet noodzakelijk in de grote centra of knooppunten dienen te liggen, maar wel de nabijheid van deze knooppunten als cruciaal zien. Het stedelijk gebied Mechelen wil zich vooral profileren naar kleine 'speerpunt'bedrijven in tertiaire en quartaire sector. Bijkomende bedrijventerreinen moeten daarom gezocht worden aan de kruising R6/E19 om zowel optimale bereikbaarheid van de bedrijven te garanderen als goede verbindingen naar de grote centra.

De ligging tussen Antwerpen en Brussel maakt dat Mechelen een eerder beperkt en oost-west georiënteerd hinterland heeft. De centrumfuncties in zorg en diensten voor dit hinterland dienen in Mechelen geconcentreerd te blijven.

Mechelen is vooral een woonstad. Op dit ogenblik trekt Mechelen vooral starters op de woningmarkt, die vaak pendelen naar Brussel of Antwerpen. Het is de bedoeling van Mechelen om deze dynamiek om te buigen en Mechelen verder uit te bouwen als aantrekkelijke en historische woonstad, door in te zetten op kleinhandel, recreatie en cultuur. Nieuwe woonontwikkelingen moeten zich op alle leeftijden richten en een sterk stedelijk karakter hebben.

De infiltratie van groen in de stad moet bijdragen aan deze visie. Troeven zijn ook de domeinen van De Nekker, Hofstade en de zoo van Plankendaal.

Het stedelijk gebied Aalst bevindt zich in een gelijkaardige situatie als dat van Mechelen. Het maakt ook deel uit van de Vlaamse Ruit, maar dan gelegen halverwege op de as Gent – Brussel.

Het maakt dat ook Aalst potenties ziet in het ontwikkelen van bedrijvigheid en kantoren rond de goed bereikbare locaties respectievelijk langs de E40 en rond de GEN stations. Anders echter dan de as Brussel – Antwerpen waarop Mechelen zich situeert, is de dynamiek van de as Brussel – Gent zelf eerder beperkt. Aalst moet zich dus als concentratiepunt op zichzelf ontwikkelen wil het haar afhankelijkheid van (vooral) Brussel verminderen. Daarom moeten functies voor het hinterland en dynamische bedrijvigheid zoveel mogelijk geconcentreerd worden in het stedelijk gebied. Alleen zo kan dit voldoende agglomeratie-effecten genereren. Ook de afstemming met de andere Dendersteden kan deze dynamiek aanzwengelen.

Reconversie en herdynamiseren van bestaande bedrijventerreinen, plus de creatie van een nieuwe bedrijventerrein op de Siezegemkouter moet helpen om een regionaal-stedelijke dynamiek te creëren. Het uitbouwen van een stedelijk en aantrekkelijk woonklimaat in de stad zelf (met om. waterfront ontwikkeling) moet Aalst als centrum weer op de kaart zetten.

Voor Leuven baseren we ons op het ruimtelijk structuurplan van de gemeente Leuven wegens opschorting van het planningsproces voor het GewRUP.

De visie van Leuven op haar eigen ontwikkeling wordt samengevat onder het beeld van een provinciale metropool, dat uitgaat van het rijmen van een grootschalige dynamiek als werk-, cultuur-, diensten en handelsstad met een kleinschalige aantrekkelijkheid van de onmiddellijke leef- en woonomgeving.

Leuven kan van de eigen dynamiek uitgaan. De nabijheid van Brussel is een troef, maar de stad is er niet zo afhankelijk van als Aalst en in mindere mate Mechelen. Als woonstad moet Leuven eerder een bovengrens stellen (max. 100.000 inwoners) om de kwaliteit te garanderen. Doel is hier om de woonfunctie van het centrum te verzekeren en op niveau te houden en verder de andere kernen te versterken.

Als werkstad streeft de stad naar hoogwaardige tewerkstelling. De aanwezigheid van de universiteit en haar spin-offs is hierin de grootste troef van Leuven. Maar ook Inbev, KBC en de Boerenbond genereren heel wat arbeidsplaatsen. Ontwikkelingspolen worden gesitueerd op drie goed bereikbare locaties aan de poorten van de stad; het bedrijvenpark van Haasrode, de site rond Arenberg en de zone van station, Vaart en spoorweg.

Projecten

START plan

Het Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling luchthaven Zaventem (START) bekijkt de ontwikkelingsmogelijkheden voor de luchthaven en haar regio met als tijdshorizon 2025. De luchthaven als vervoer- en economisch knooppunt staat centraal, maar wordt beschouwd in relatie met de ontwikkelingen in haar regio.

Zaventem is op dit moment middelgrote Europese luchthaven (2004: 254 070 bewegingen, 15 612 115 pasagiers en 664 356 000 ton cargo). Maar een aantal evoluties waren zorgwekkend voor de Vlaamse regering; een terugval in aantal passagiers (in 2000, het recordjaar bedroeg dit nog 21 miljoen) en een terugval in het aantal jobs (van 25000 in 2000 naar 20000 in 2004). Het dreigende vertrek van DHL was de concrete aanleiding om het START project te lanceren. Het START gaat uit van de stelling dat de economie steeds sterker internationaliseert en vernetwerkt. Hierdoor wordt de rol van internationaal bereikbare plaatsen als vestigingsmilieu cruciaal (knooppunten) waarbij een goede logistiek een basisvereiste is.

Op die manier zou Zaventem moeten kunnen uitgroeien tot een luchthaven met 35 miljoen passagiers en 1200 miljoen ton cargo. Vooral haar situering in het vierkant Frankfurt-London-Amsterdam-Paris kan aanleiding geven tot een stijging omdat Zaventem vooral bij verzadiging van Heathrow een goede uitweg biedt. Dit moet leiden tot een toename in werkgelegenheid van 60.000 naar 120.000 arbeidsplaatsen in de hele regio.

Langs de andere kant moet de leefbaarheid van de luchthavenregio gegarandeerd worden; Daartoe moet de lawaaihinder van dagvluchten constant gehouden worden en deze van de nachtvluchten met 65% verminderd. De modal split auto/OV dient omgebogen te worden van 82/18 naar 60/40.

Om dit proces te begeleiden is een integrale beleidsvisie nodig, met maatregelen in vijf actiedomeinen:

- een stabiel kader voor de uitbating van de luchthaven, onder meer inzake geluidsnormen
- een strategische visie op de ontwikkeling van de luchthaven en de regio
- bereikbaarheid en ontsluiting van de luchthavenregio
- bedrijvenzones en vestigingsmogelijkheden voor bedrijven
- versterking van de arbeidsmarkt

Naast deze intentieverklaringen werd in de schoot van de SERV de Vlaamse Luchthavencommissie in het leven geroepen. Deze kan op eigen initiatief studies en aanbeveling maken ter attentie van de

Vlaamse regering. Deze voegde in 2006 in de Langetermijnvisie Zaventem 2025 18 strategische projecten toe aan het bestaand START project. De Vlaamse regering heeft hiervan nota genomen, maar deze nooit formeel bekrachtigd.

Op het vlak van mobiliteit zijn projecten als het GEN, de aansluiting op het HST-net en de verbreding en eventuele rondmaking van de Brusselse ring opgenomen, net als naast een noordelijke ontsluiting ook een zuidelijke ontsluiting. De optimalisering van de busverbindingen naar de luchthaven en de omschakeling van bepaalde lijnen naar een sneltram verbinding is een ander aandachtspunt.

Wat betreft de luchthavenactiviteiten zelf stelt het plan voor om meer luchtvaartmaatschappijen naar Zaventem te halen. De militaire luchthaven in Melsbroek en de westkant van Brucargo moeten ontwikkeld worden voor logistieke activiteiten

Inzake economie en tewerkstelling moet er werk gemaakt worden van de bestemming van nieuwe zones voor tweedelijns- en derdelijnsactiviteiten. De reconversie van Machelen-Vilvoorde, de creatie van het logistiek park Westrode – Meise zijn hier voorbeelden van, maar ook bijkomende ha bedrijventerreinen in het VSGB en de knooppunten Halle, Ternat en Asse. Afstemming op de Brusselse arbeidsmarkt is een andere strategische optie voor het invullen van de gecreëerde arbeidsplaatsen.

Wat betreft de leefbaarheid stelt de LT visie 2025 de invoer van geluidsarme vliegprocedures en heffingen op lawaaierige vluchten voor. Verder worden er zones afgebakend waar er een bouwverbod, geluidsisolatie of een hindermeldingsplicht komt

Tot slot, op politiek vlak is in de eerste plaats een stabiel rechtskader (en vooral inzake de normering voor geluidshinder) onontbeerlijk. Daarnaast moet de nodige financiering voorzien worden en moeten de verschillende betrokken beleidsdomeinen sterker op elkaar afgesteld worden. Een belangrijk politiek signaal is dat Vlaanderen Zaventem niet tegen Brussel in wil ontwikkelen. De functie van Brussel als congresstad wordt aan de luchthaven gekoppeld, onder meer met een verbinding naar de Heizel. Daarnaast pleit de visie ook voor een gezamenlijke branding strategie Zaventem-Brussel.

De filosofie hier is dat luchthavens niet op zich staan, maar functioneren in een ruimere regio. Men onderscheidt verschillende schaalniveaus:

-vervoersknooppunt: enkel luchthaventerrein en eerstelijnsactiviteiten

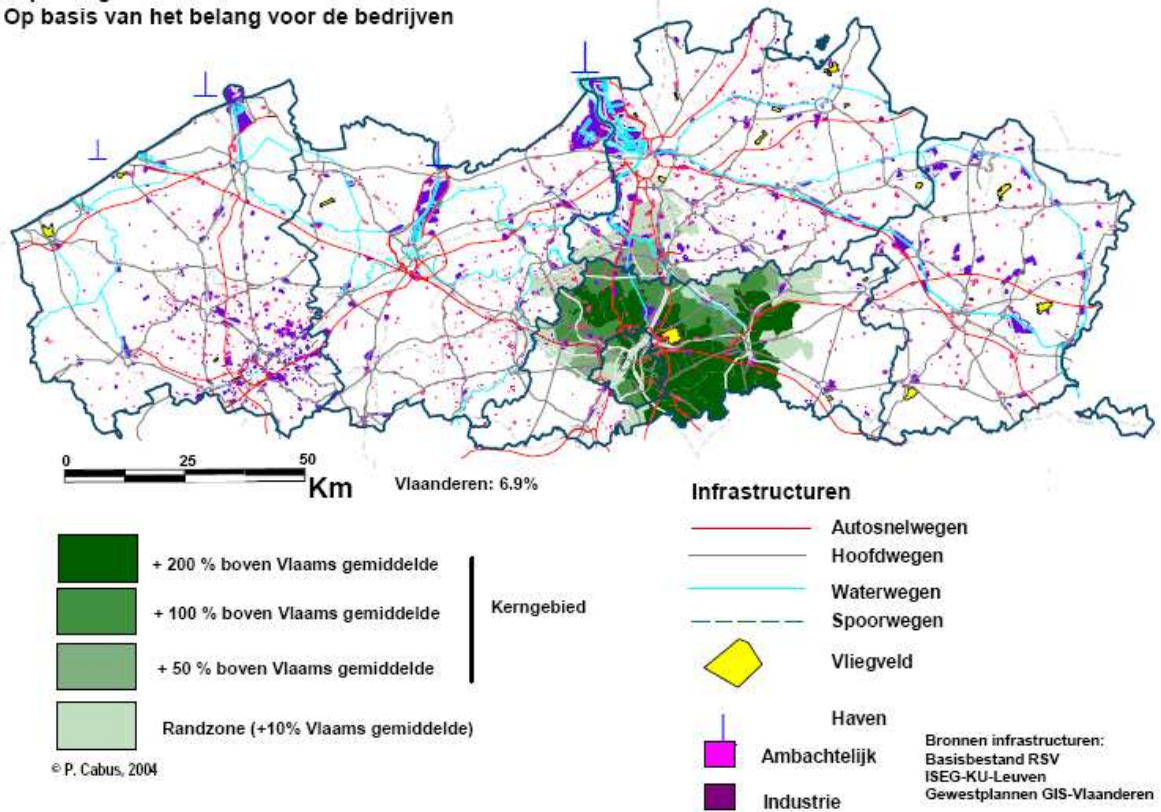
-economisch knooppunt: plus tweedelijnsactiviteiten

-luchthaven regio: plus derdelijnsactiviteiten →functionele vermenging

-luchthaven impact regio: plus vestigingsfactor → vnl. kantoren en distributie

Deze laatste is dus de zone waarbinnen bedrijven aangeven dat de luchthaven een cruciale vestigingsfactor is. Deze impact zone is aan de hand van een enquête in kaart gebracht.

Impactregio van de luchthaven van Zaventem
Op basis van het belang voor de bedrijven



Bron: Prof. Dr. P. Cabus op basis van enquête bij 5499 bedrijven uitgevoerd door BCI, 2003

Op vlak van ruimtelijke ordening vormt het RSV de basis voor de START ontwikkelingen. Zaventem wordt erin aangeduid als internationale Poort. Hiervoor zal er een Gewestelijk RUP opgemaakt worden dat de luchthavenzone afbakt. Dit plan is in opmaak en neemt volgende elementen op:

- bereikbaarheid verhogen: nieuwe toegangen vanaf E40 en E19; een spoorverbinding vanaf Leuven en Antwerpen en aansluiting op het HST net; een optimalisering van de busverbindingen (ondermeer 2 lijnen uit Roodebeek, 2 uit Brussel- Noord en 1 uit UZ Jette, plus een Nachtbus uit Anderlecht).
- reservatie van gronden voor bedrijvigheid zowel binnen als buiten de luchthavenzone.

Daarnaast is ook de impact op woon- en leefomgeving een belangrijk aandachtspunt. Er is eventueel sprake van het opmaken van een ruimtelijke planning verdere woonontwikkelingen in lawaaicorridors onmogelijk zal maken.

En tot slot zijn er ook een aantal rand voorwaarden die mee bepalend (zullen) zijn voor de START plannen, zoals daar zijn de Europese regelgeving, de technologische evoluties en de economische haalbaarheid van gewenste evoluties.

Tot slot dienen de plannen voor ruimtelijke ordening ook rekening te houden met het samenspel van de bediening van Brussel als internationaal en grootstedelijk milieu. Een deel van de dynamiek van de luchthavenregio gaat uit van de nabijheid van Brussel als internationaal beslissingscentrum.

Heel wat bedrijvigheid in de logistiek en distributie richt zich op het verzekeren van de connectie tussen Brussel en de luchthaven. De planning moet deze dubbele gerichtheid in rekening brengen. Concrete voorstellen hiervoor zijn:

- De as Zaventem – Brussel is de as bij uitstek voor hoofdzetels en andere kantoren die willen genieten van een grote zichtbaarheid.
- De reconversiezone Machelen-Vilvoorde biedt mogelijkheden voor de verdere uitbouw van de tweede- en derdelijnsactiviteiten die zich zowel op Brussel als de luchthaven richten.

Uitbreiding R0

Dit betreft een gefaseerde uitvoering van een capaciteitsverhoging van de noordelijke sectie van de R0. Deze kadert in de START plannen en is ook door het RSV als cruciaal aanzien om de mobiliteitsknoop van de Brusselse Ring te ontwarren.

Wat nu al voorligt, is een eerste ontwerp voor de verbreding van de R0 sectie tussen de aansluiting met de E19 en de aansluiting met de E40. Het plan geeft aan de Ring te verbreden naar een eigenlijke Ring naar 2x4 rijstroken (door afschaffing van de pechstrook) plus de toevoeging langs elke kant van een parallelweg van 1x2 rijstroken. Op de Ring blijft de maximale snelheid 120 km/u; op de parallelweg, die bedoeld is voor plaatselijk verkeer, zou deze 70 km/u bedragen. Op- en afritten zouden telkens aansluiten op de parallelweg teneinde de doorstroming op de R0 te garanderen.

In volgende fase worden ook de plannen voor de andere delen van de noordelijke Ring uitgewerkt. Voor het deel tussen de A12 en de E19 wordt een uitbreiding naar 4+1 rijstroken voorzien, waarbij rijstroken fungeren als doorgaand verkeer en 1 als een permanente strook voor op- en afritten. Voor het stuk R0 tussen de A12 en de E40 (westen) ligt dan weer een uitbreiding naar 2x3(4) rijstroken aangevuld met 2 parallelwegen van 1x2 rijstroken.

Om deze eerste fase te realiseren zullen een aantal bestemmingswijzigingen aan het gewestplan nodig zijn. OP een aantal plaatsen liggen woonzones en bedrijventerreinen dicht tegen de autostrade en zal onteigening nodig zijn. Er wordt ook voorzien om een bufferzone aan te leggen en een aantal nieuw wachtbekkens voor waterafvloeiing. Tot slot dienen heel wat bruggen verbreed te worden.

Dit plan deed heel wat stof opwaaien en nogal wat actoren kwamen in het getouw tegen deze ontdebbling van de R0. De Vlaamse regering zegde daarom recent toe om bijkomend onderzoek te verrichten naar andere alternatieven. Een geheel nieuwe verbinding langs van Leuven over Mechelen naar Aalst werd geciteerd als optie, net zoals een tunnel die de E40 in Groot-Bijgaarden zou verbinden met het knooppunt in Zaventem.

Masterplan Machelen-Vilvoorde

Het Masterplan Machelen-Vilvoorde heeft tot doel om de ontwikkelingsmogelijkheden van de verouderde bedrijvenzone Vilvoorde - Machelen door een geïntegreerde aanpak maximaal te benutten. Deze aanpak steunt op het optimaal coördineren van initiatieven op het vlak van ruimtelijke ordening, mobiliteit, bodemsanering en tewerkstelling. Het uiteindelijk doel is erop gericht om de hele bedrijvenzone nieuw leven in te blazen en te ontwikkelen als een hoogwaardige tewerkstellingslocatie waar ruimte is voor kantorenfuncties, personeelsintensieve productieruimten, dienstverlening, handel, horeca en hoogdynamische recreatie, gericht op de grootstedelijke ontwikkelingen van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel.

Het plangebied is gesitueerd binnen volgende begrenzing:

- de grens met het Brussels hoofdstedelijk gewest
- Woluwelaan
- Luchthavenlaan - Benoit Hanssenslaan - Stationlei - Heldenplein - Vuurkruisenlaan
- het kanaal Brussel - zeeschelde.

Het plan voorziet in drie mogelijke scenario's voor het gebied:

- 1) nadruk op kantoorontwikkeling
- 2) nadruk op leisure/recreatie/retail (thematisch en grootschalig)
- 3) menging kantoren en retail (kleinschalig)

De zone lijkt geschikt voor grootschalige retailhandel, wegens haar goede bereikbaarheid en zichtbaarheid. Bovendien zijn een aantal grote percelen beschikbaar die al in handen zijn van projectontwikkelaars. Maar een klassiek shoppingcentrum dient vermeden wegens nadelig voor de handel in de centra van Vilvoorde en Machelen.

De Vlaamse regering heeft op 20 februari 2009 een keuze gemaakt uit de ontwikkelingsscenario's die vervat zitten in het strategisch masterplan voor de reconversie Vilvoorde – Machelen van de provincie Vlaams-Brabant. Het koos voor het variabel programma van het masterplan voor een gemengd

ontwikkelingsperspectief geopteerd, waarbij volgende verdeling van beschikbare ruimte voor volgende functies werd vastgelegd:

- .-Retail: maximaal 62.000 m²
- .-Leisure: maximaal 55.000 m²
- .-TDL: indicatief 10.000 m²
- .-KMO: minimaal 43.000 m²
- .-Kantoren: indicatief 59.000 m²
- .-Wonen: indicatief 36.000 m²
- .-Park: indicatief 28.000 m²

UPlace

UPlace wordt naar voren geschoven als één van de ontwikkelingen in functie van het Masterplan Machelen_Vilvoorde. Het bedrijf stelt haar project voor als een stedelijk project dat verschillende functies integreert: kantoren, shopping, leisure, twee hotels en publieke ruimte. Kostprijs van de ontwikkeling wordt geschat op 600 miljoen euro.

Het project situeert zich op een braakliggende terrein onder het viaduct van Vilvoorde, aan de Woluwelaan. Het situeert zich op grondgebied Machelen. Het schrijft zich in de logica van het VSGB, de START plannen en het masterplan Machelen-Vilvoorde. In dat kader werd een brownfieldconvenant afgesloten voor de reconversie van de site.

Het convenant wordt afgesloten tussen de Vlaamse Regering, de gemeente Machelen, de provincie Vlaams-Brabant, OVAM, NV UPLACE en NV AIRWAY PARK (die de gronden in handen heeft).

Dit verbindt te partijen tot het Brownfieldproject met een herbestemming van de projectzone tot:

- 27.000 m² verhuurbare oppervlakte leisure samen met restaurants en cafés;
- 20.000 m² verhuurbare oppervlakte voor één of meerdere hotels;
- 55.000 m² netto handelsoppervlakte retail met onder meer vernieuwende Belgische merken, conceptwinkels en winkels met nieuwe merken op de Belgische markt;
- 50.000 m² publieke ruimte zoals daktuinen, plaza's, straten, pleinen en ruimte voor recreatie; en
- 40.000 m² verhuurbare oppervlakte kantoren waarvan een nader te bepalen aantal m² in een landmark toren aan het viaduct van Vilvoorde en de overige m² verspreid over de rest van het project.

Daarnaast zijn een aantal flankerende maatregelen nodig:

- Op- en afrit vanaf Woluwelaan naar projectgrond met kruispunt Nieuwbrugstraat
- Heraanleg Woluwelaan tussen Beaulieustraat en Nieuwbrugstraat met prioriteit openbaar vervoer
- Aanleg wandelpad van projectgrond naar GEN station Kerklaan
- Aanleg aansluiting project naar Beaulieustraat en Woluwelaan
- Aanleg wandelpad naar dorpskern

Uplace investeert 12.900.000 euro in het project en stelt een bedrag van 1.100.000 euro ter beschikking stellen van Vlaamse Regering voor stadskernvernieuwing Machelen en Vilvoorde.

De gemeente Machelen is bevoegd om de handelsvergunning af te leveren en zal een mobiliteitsconvenant afsluiten inzake de uitvoering van flankerende maatregelen.

De overheden verbinden zich een algemene faciliterende rol te spelen en te ondersteunen en te begeleiden en inzake vergunningen de werking te optimaliseren.

Vlaamse regering verbindt zich tot volgende termijnen:

- Afsluiten mobiliteitsconvenant 31/12/2009
- plan MER VSGB op 31/12/2009
- RUP VSGB 31/3/2011
- Project MER 30/9/2010
- Stedenbouwkundige vergunning 31/11/2011
- Handelsvergunning af te leveren door gemeente Machelen 28/2/2011
- Milieuvergunning af te leveren door Provincie 29/2/2011

In functie van deze termijnen hoopt UPlace klaar te zijn tegen eind 2012.

Kaderplan Brabantse Poort

Wegens de bijzondere concentratie aan planactiviteiten in deze zone (kleinstedelijk gebied Boom, economische knooppunten Willebroek en Puurs), besliste de provincie Antwerpen om een kaderplan uit te werken voor dit gebied. Ze gaven dit de naam Brabantse poort mee. De zone beslaat 5 gemeenten, waarvan 3 binnen de BMR vallen (Boom, Willebroek en Puurs, en 2 erbuiten (Bornem, Niel). Ze is goed voor 1400ha bedrijventerreinen. Het kaderplan richt dan ook zich voornamelijk op de economische potenties op vlak van logistiek:

- ligging aan de A12
- goede infrastructuur
- intermodaliteit (weg-water-spoor)

Om deze potentie optimaal te benutten moet de Brabantse Poort haar ligging op de assen Brussel-Antwerpen en Mechelen-Sint-Niklaas uitspelen. Nadruk moet liggen op de intermodaliteit, waarbij haar ligging halverwege de poorten van Brussel-Zuid en Zaventem enerzijds en de Haven van Antwerpen anderzijds de grote troef is. Deze ligging zorgt nu al voor een concentratie van logistieke bedrijven en distributiebedrijven gericht op beide grootsteden. Daarnaast is er ook een eerder traditionele watergebonden industriële activiteit aanwezig in het gebied, vooral langs de Rupel en het Zeekanaal, en tevens een concentratie aan chemische bedrijvigheid en voedingsindustrie, vooral dan langs de N16.

Om dit gebied op te schalen tot een logistiek-industriële Poort (=een gebied met grote infrastructurele, economische en logistieke kwaliteiten) voorziet het kaderplan in:

- een betere aansluiting van de bedrijventerreinen op de assen van de A12 (en de E19)
- een uitbreiding van het gebruik van het Zeekanaal
- het doortrekken van de spoorlijn vanaf het Multimodaal Spoorwegplatform Boom, naar het Zeekanaal
- bijkomende bedrijventerreinen, uitgebouwd bedrijvenstrips (langs de lijninfrastructuren) of als terminals (op de overslagpunten).

Brussels Metropolitan Region

De aanleiding voor het plan Business Route 2018 voor de Brusselse Metropolitan Regio (BMR) is een doorlichting die het studiebureau BAK Basel (2007) maakte op vraag van BECI en VOKA. Deze studie definieert de BMR -pragmatisch, want gebaseerd op beschikbaarheid van data- als het BHG, het arrondissement Halle-Vilvoorde en de provincie Waals-Brabant. BAK Basel deed een benchmarking onderzoek naar de economische dynamiek van de BMR, vergeleken met 14 andere metropolitane zones in Europa. De studie besluit dat de grote troeven van de BMR de hoogopgeleide arbeidskrachten zijn die hoge arbeidsproductiviteit tentoon spreiden, en de goede internationale bereikbaarheid van de BMR. Nadelen zijn de hoge belastingdruk en een gebrekkig imago op het vlak van shopping, cultuur en vrije tijd.

Verder staat de BMR sterk in de kennisintensieve economische sectoren zoals financiële sector, administratie, communicatietechnologie, chemie en farmaceutica. De sectoren handel, transport, toerisme en horeca zijn echter onderontwikkeld. Hier ziet BAK Basel een groei potentieel voor de BMR. De regio heeft ook de mensen om in deze sectoren in te schakelen in de grote reserve aan laaggeschoolde arbeidskrachten. Een intensief scholingsproject is hiertoe wel noodzakelijk, net als het verhogen van de flexibiliteit en mobiliteit op de arbeidsmarkt.

Op basis van deze studie besloten BECI, VOKA, UWE en VBO de handen in elkaar te slaan en een gezamenlijke strategie uit te werken voor de BMR. Ze behielden hierbij de zonering van de BAK Basel studie.

De eerste ambitie van de Business Route 2018 is van Brussel het kloppende hart en brein van Europa te maken. Naast administratief centrum, moet Brussel ook op economisch en cultureel vlak leidinggevend zijn in Europa. Op economisch vlak kan Brussel haar veeltaligheid uitspelen om een internationaal communicatiecentrum te worden, en haar diplomatieke kennis om uit te groeien tot een expertisecentrum op het vlak van internationaal overleg. Brussel moet ook buiten Europa kijken en een poort worden naar groeilanden als China of Brazilië. Als strategie kiezen de werkgeversfederaties voor één of meerdere internationale evenementen om de BMR te promoten als centrum voor economie, cultuur en vrije tijd.

De kansen van de BMR in enkele nichesectoren benutten, is een tweede ambitie. In sommige nichesectoren, zoals ICT en gezondheidszorg heeft ons land internationaal een goede reputatie. Bovendien is België een koploper inzake ICT diensten aan de medische sector. Een derde

nichesector waarin mogelijkheden liggen is de financiële sector. Brussel moet ervoor ijveren om de controleinstantie op de banken die de EU eventueel zal oprichten naar aanleiding van de crisis naar Brussel de halen. Het moet zich ook naar voren schuiven als thuisbasis van internationale pensioenfondsen. Tot slot kan Brussel haar strategische ligging en goede ontsluiting en bereikbaarheid uitspelen om een transport- en logistiek centrum te worden. Hiervoor is de uitbouw van de luchthaven van Zaventem essentieel. Daarnaast moet de haven van Brussel zich associëren met de haven van Antwerpen.

De derde ambitie is dat Brussel een bruisende stad moet zijn. Cultuur, vrije tijd, shopping en horeca zijn cruciaal om hoogopgeleiden aan te trekken. Bovendien creëren deze sectoren ook jobs voor laaggeschoolden. Om buitenlandse talenten warm te maken voor Brussel is een city marketing strategie aangewezen; Om deze mensen nadien te verwelkomen moet er één loket komen voor alle inlichtingen en moet ook Engelstalige info beschikbaar zijn bij alle instanties.

Tot slot stelt het rapport dat er ook voor investeerders één loket en één strategie nodig voor de hele BMR. Dit brengt ons bij het belangrijkste element uit de studie. Een goede samenwerking tussen de verschillende overheden in de BMR is een cruciale randvoorwaarde om deze drie ambities waar te kunnen maken. Dit betekent echter geenszins dat de werkgeversorganisaties een nieuw beslissingsniveau willen invoeren. Ze spreken enkel van doorgedreven overleg en visievorming tussen de bestaande overheden in de BMR.

Conclusies

De verschillende plannen en projecten geven ons een goede indicatie van waar de verschillende overheden en andere actoren naar toe willen met de GEN zone. Echter, geen enkel plan gaat hierbij uit van de GEN- zone als totaliteit. Bovendien lijkt deze zone, als plangebied onbestaande bij andere overheden dan deze van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (en uiteraard de NMBS). Het GEN komt enkel ter sprake in het mobiliteitsluik van de verschillende plannen en in functie van in te plannen ontwikkelingen (van voornamelijk kantoorachtigen) rond de toekomstige GEN stations. Nergens wordt er echter gewag gemaakt van de ontwikkelingen die dit GEN zou kunnen stuwten, noch wordt er rekening gehouden met de GEN zone als geografische entiteit.

Ook het BMR plan van BECI, VOKA en UWE beperkt zich tot BHV en Waals-Brabant. Aldus is het de NMBS de enige actor die verschillende partners binnen de GEN zone rond de tafel brengt. Hier is het echter niet de opdracht om een integrale planning voor het gebied op te maken. Er staat dus niet direct een aanstuurder klaar om de GEN zone als plangebied te doen leven, laat staan een stuurman om een onderhandelingsproces op gang te brengen.

Het BHG heeft wel mogelijkheden om met de andere gewesten aan tafel te zitten rond de planning van verschillende deelzones. Brussel is immers in alle plannen duidelijk aanwezig, zowel als planningscontext als als concreet onderdeel van het plan zelf. Brussel is een hoekpunt van de Vlaamse Ruit. Het HST station in Brussel Zuid is opgenomen als poort voor het RSV. Het VSGB stuurt aan op overleg met het BHG, vooral dan voor de ontwikkeling van de as Brussel – Zaventem. Dit wordt bevestigd in de START nota. De Provincie Vlaams-Brabant erkent Brussel als een belangrijke motor en noteert dat afstemming noodzakelijk is. De provincie Oost-Vlaanderen heeft met het stedelijk netwerk Dendersteden een structuur in het leven geroepen die zich duidelijk op Brussel richt. Net zoals de provincie Antwerpen de Brabantse poort als brug tussen Antwerpen en Brussel ziet (nu functioneert het nog hoofdzakelijk als achterlandlocatie voor de Haven van Antwerpen). Ook de dynamiek van Mechelen, Aalst en in mindere mate Leuven worden gekoppeld aan de aanwezigheid van Brussel. Langs Waalse kant maakt Brussel een essentieel onderdeel uit van de internationale stedelijke netwerken waar het SDER aan ophangt. De provincies maken geen structuurplannen op, maar de gerichtheid op Brussel is hier ook duidelijk aanwezig.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft dus kaarten in handen om aan tafel te zitten met de andere overheden. Het heeft hier ook de mogelijkheid om de GEN zone als planningsgebied op de agenda te plaatsen. Moeilijker wordt het om hierbij afstemming tussen de Vlaamse en Waalse planningscontext ter tafel te brengen. Immers, de planningsprocessen langs beide kanten van de taalgrens brengen dan wel Brussel in rekening, maar elkaar zeker niet. (Of het moeten de Euregio's Maastricht-Aken-Hasselt-Luik en Rijsel-Kortrijk-Doornik zijn, beiden buiten het plangebied gelegen). Een as Leuven-Louvain-la-Neuve of Halle-Braine lijkt nergens aan de orde.

Echter fel in tegenspraak met de deze vaststelling dat de dynamiek van Brussel een gegeven is voor alle plannen, is de effectieve aansluiting van de plannen bij Brussel. Merendeels primeert het conserveren van de open ruimte en het behoud van de kernen als afzonderlijke (zij het soms wel stedelijke) entiteiten, waardoor de ruimtelijke structuren zich eerder van de stedelijke ruimte van Brussel afkeren, dan zich ermee te integreren. De meest concrete voorstellen inzake aansluiting tussen beide planningscontexten hebben dan ook betrekking op het uitbouwen van open ruimte corridors. Concreet in het VSGB worden verschillende voorstellen gedaan om het Blauwe en Groene Netwerk van het BHG te verbinden met de open ruimte elementen in de rand.

Van alle plannen en projecten die er rond Brussel ontwikkeld worden is enkel de deelruimte het Ruime Zaventemse van het VSGB bestemd om een integraal stadsdeel te zijn, verbonden met het BHG, verdicht en stedelijk. De woonzones van Koningslo en Strombeek-Bever sluiten aan bij Neder-Over-Heembeek en Laken. De as Zaventem – Brussel moet samen gepland worden voor kantoorontwikkeling. Bedrijvigheid in de reconversiezone Vilvoorde-Machelen dient zowel Brussel als Zaventem optimaal te kunnen bedienen. Een site voor retailhandel in het Vивоordse dient afgewogen te worden tegen een site op de Heysel. ...

Cruciaal voor de toekomst wordt hier de vraag of deze planning met of juist tegen elkaar wordt gemaakt. Is het uitgangspunt geografische concurrentie of complementariteit? In het laatste geval moet het debat er zich op richten welke functies best binnen Brussel te situeren zijn en welke er buiten, hierbij rekening houdend met de leefbaarheid van zowel de stad als de rand. Verder moet er voor gezorgd worden dat ontwikkelingspolen, of ze nu binnen of buiten het gewest liggen optimaal bereikbaar zijn, zowel vanuit het centrum als vanuit de periferie.

Om na te gaan welke ruimtelijke complementariteit mogelijk is, moeten we kijken naar de geografische patronen die de verschillende plannen in de GEN zone uittekenen. Uiteraard vertonen deze uitgetekende plannen grote overeenkomsten met de sociaal-economische realiteit. De planning benadrukt echter welke elementen van die realiteit gewenste ontwikkelingen zijn, we welke niet.

Inzake economische ontwikkeling kunnen we langs Vlaams kant twee grote ontwikkelingszones onderscheiden. In de eerste plaats is er het VSGB, dus de onmiddellijke nabijheid van het BHG, dat een driekwart cirkel rond Brussel trekt, met concentratiepunten in Vilvoorde-Machelen-Zaventem, in Zellik en Groot-Bijgaarden en langs de zuidelijke kanaalzone.

Een tweede zone situeert zich op 30-40 km van Brussel en trekt ook een (denkbeeldige, want door verschillende overheden uitgewerkte) cirkel rond Brussel, met het netwerk Dendersteden van Provincie Oost-Vlaanderen, de Brabantse poort van Provincie Antwerpen, en met het economisch netwerk Kampenhout langs het kanaal Mechelen-Leuven. De stedelijke gebieden Leuven, Mechelen en Aalst liggen ook op deze cirkel.

In Wallonië kan men deze halve cirkel eventueel doortrekken met les poles économiques van Wavre-Louvain-la-Neuve, Nivelles en Tubize. Maar het betreft hier individuele punten, waar geen assen tussen uitgetekend zijn. Net zomin als er een as loopt van Leuven naar Louvain-la-Neuve of van Tubize naar Geraardsbergen.

Bekijken we de verschillende plannen inhoudelijk, dan valt het op dat het verschil in dynamiek tussen oost en west in de GEN zone gevat is in de plannen. Zo viseren Aalst en de andere Dendersteden hoofdzakelijk het herstel van de economische functie, van hun centraliteit. Leuven langs de andere kant moet bij wijze van spreken eerder haar dynamiek afremmen om de leefbaarheid te bewaren en kan uitgaan van haar eigen sterkte. Ook dichterbij Brussel wordt het verschil in dynamiek tussen oost (bvb. Zellik-Groot-Bijgaarden) en west (bvb. Zaventem) weerspiegeld in de plannen.